

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 SZEPTEMBER 15 (10. SZ.)

Irány Málta . . .

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 9. SZÁM * BUDAPEST, 1940 SZEPTEMBER 15

ERDÉLY

földjének felén — amikor e sorok napvilágot látnak — megszűnt a trianoni rabság és honvédeink azon az új határon állanak már őrt, amit a bécsi döntés alapján legfőbb Hadurunk, Magyarország országgyarapító Kormányzója nekik ezúttal kijelölt!

A magyar hadsereg most, amikor e sorokat írom, még menetel. Városok, kis falvak, tanyák, meg havasi őrhelyei, a székelység önfeledt, könnybetörő örömmel, virághímes szőnyeggel várják Horthy katonáit, a felszabadítókat! Soha még ilyen sírvavigadás nem volt ebben az országban, mint a felvidéki, kárpátaljai és most az erdélyi bevonuláskor! Ha vannak fokozatai annak az érzésnek, amit az elszakított trianoni föld egy-egy darabjának visszatérése minden magyarból kivált, akkor azt hiszem, most ez oly magasságot ért el, aminél többet emberi szív már alig tud elviselni.

Felszabadult az én szülőföldem is, a komor Guttin alatti kincses kis bányaváros: Felsőbánya. Elfog valami kimondhatatlan érzés, ami mellett minden eltörpül, amit eddig átéltem, hiszen készülök arra az útra, aminél szebbet, fenségesebbet, nagyszerűbbet soha életemben eddig meg nem értem: hazamegyek az én drága, megtépett, megcsúfolt, megkínzott, kifosztott, megalázott, a magyarságáért való néma kiállásában, jajtalan tűrésben messze-messze felmagasztosult fajtám közé. Bemegyek majd a méltóságteljes ősi templomba és hálát mondok: Uram, Uram, áldott legyen neved, hogy Te ezt megadtad nekünk! Aztán elmegyek a temetőbe, ahol eleim csontjai porladnak. Majd a régi ház udvaráról megbámulom ismét gyermeki szemmel a rejtelmes Bányahegyet, az »Él«-ről pedig a nagybányai templomtornyok erdőkoszorúzta csipkéjét.

De szeretnék egyszerre mindenütt ott lenni a mi csodálatos Erdélyünk minden részében, ahol testvérek laknak, hogy mentegetődzem, amiért nem jöttünk eddig végetvetni szenvedéseiknek és megmondjam nekik, milyen erősek és nagyok ők, akik a legkegyetlenebb elnyomatás ideje alatt is beoltották gyermekeikbe a magyar haza szeretetét, átadták nekik édes anyanyelvünket és a legszentebb jelvényükké avatták a háromszínű lobogót!

Mélységes fájdalmunk, határtalan tiszteletünk és szeretetünk száll testvéreink felé, akik a most megvont határon túl tovább

maradtak őrhelyükön, akik ma síró szemmel, de nem irígykedve, hanem telve bizalommal hallgatják a rádión keresztül a magyar hadak és a most visszatért testvérek találkozásának mámoros örömkitörését!

Az út, amit Kormányzó Urunk mint fővezér Szegedről indulva a háború utáni nagy világfelfordulásban nemzetének elsőként kijelölt, az a csodálatos ihlet, amellyel leghívebb katonája, néhai vitéz Gömbös Gyula miniszterelnök felismerte annak messzeható, történelemformáló jelentőségét, ha Olaszország és Németország egy »tengelyt« alkot, Európa és talán az egész világ most kezdődő nagy megújhodásában szükségszerűleg, feltartóztathatatlanul egybekapcsolta jövendő sorsunk kialakításáért folyó küzdelmeinket Németország, Olaszország meg a mi közeli déli testvérünk, Bulgária küzdelmeivel.

Teleki miniszterelnök és Csáky külügyminiszter huszonkétéves szívós, kitartó, önfeláldozó, mindent egy célnak alárendelő munkájuk segítségével biztos elhatározáshoz jutottak: itt a pillanat, hogy erélyesen érvényesítsék Erdélyre igényünket! De ez csak úgy lehetett eredményes, hogy legfőbb Hadurunk parancsát várva, nem kérdezve az ellenfél számát és eszközeit, a legnemesebb férfiáldozatra és minden küzdelemre őrhelyén állott már a magyar honvédség!

Nagy barátainknak, Hitlernek és Mussolininak elhatározása, ügyünk mellett való kiállása lehetővé tette, hogy ez az erdélyi föld vér nélkül egyesíttessék a csonka országgal! De nem szabad, hogy ez most könnyelművé, elbizakodottá tegyen minket és azt higyjük, hogy a magyarság a nagy küzdelmektől most már mentesítve marad!

A megnagyobbodott ország megsokasodott feladatok elé állít: a megnagyobbodott országterület megtartása és megvédése, a határon kívül maradt testvéreink életfeltételeinek biztosítása, magyarságunknak megvédése nemzetünk erőkifejtéseinek hatványozását teszi szükségessé.

E cikk keretén túlmenne mindazon teendőknek felsorolása, melyek az új Európában Magyarországra várnak. Ezúttal a sok közül csak azt a feladatot ragadom ki, amelynek szolgálata ennek a lapnak is egyik legfőbb célkitűzése: *a magyar aviatikának teljes, korszerű kifejlesztését* és hogy ez elérhető legyen, *az aviatika egységes szervezetének most már haladéktalan kiépítését!* A magyarság jövőjének sírját ásnánk meg, ha úgy vélekednénk, hogy a nyugati háború befejeztével nincs szükség többé erős aviatikára. *Mindent el kell követnünk, hogy a magyar tudomány, a magyar ipar, a magyar mérnök zsenije, a magyar munkásnak páratlan szakszerűsége a világ aviatikájának legkorszerűbb eredményeit magyar földön épített gépekben testesítse meg és láthassa el úgy minőségben megfelelő, mint számban elégséges gépekkel a repülés minden ágazatát, az ifjúság előképzésétől a legmagasabb honvédelmi szolgálatig.*

A küzdelmes európai sors csodálatos forgandósága közepette úgy kell készüljünk, hogy bármikor magunk, teljes erőnkből meg tudjuk védeni az ország területét és hogy mindig ébren tartsuk a határon túl élő testvéreink bizakodását. Ehhez egyik első elengedhetetlen eszköz: az erős aviatika!

Ember Sándor

országgyűlési képviselő,
a Magyar Aero Szövetség társelnöke



Tilbury-rév
Londontól keletre 30 km
Kiértékelés:

1. Rév
2. Zsilipek
3. Kikötői raktárházak
4. Vasúti híd
5. Hajóhíd emelődarukkal
6. Kikötőhíd személygőzösök számára
7. Pályaudvar
8. Kompkikötő
9. Régi erődítmény
10. Személygőzös
11. Tehergőzös a rakodóparton



Német bombázók Anglia felé tartanak

Német előőrshajók szállítóhajókat kísérnek



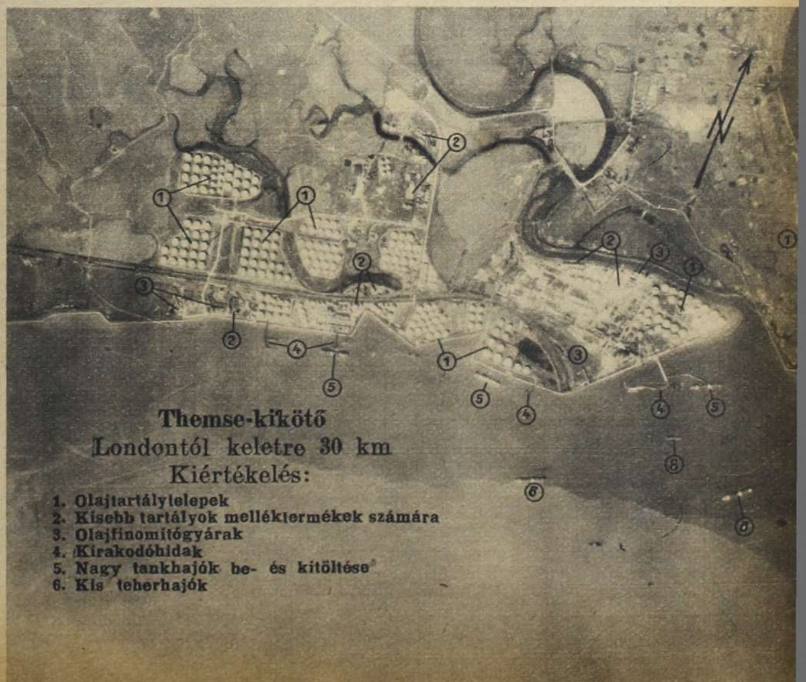
A SZIGETORSZÁG VESZÉLYBEN



Heinkel 111-es bombázók a csatorna felett...

Messzehordóágyú lövi Dél-Anglia partjait





Themse-kikötő
Londontól keletre 30 km
Kiértékelés:

1. Olajtartálytelepek
2. Kisebb tartályok melléktermékek számára
3. Olajfinomítógyárak
4. Kirakodóhidak
5. Nagy tankhajók be- és kitöltése
6. Kis teherhajók

LÉGIHÁBORÚ

1940 augusztus 25-től szeptember 10-ig

Az angol szigetország elleni légitámadások egyre fokozódó hevességgel indultak meg még augusztus 7-én. A rettenetes erejű támadások során keletkező légiharcokban az angol védő vadászalakulatok egész sora pusztult el. Augusztus végére a német jelentés szerint 1300 angol gép veszett el. Ez a szám szeptember első tíz napjában hétszázzal emelkedett, úgyhogy csak a lelőtt és földön biztosan megsemmisült angol gépek száma ma már meghaladja a kétezret. Harmincnégy nap vesztesége ez, főleg angol vadászok, mert az angol éjjeli bombázók vesztesége nem több 68 gépnél. Ugyanezen idő alatt a német légierő mintegy 500 gépe áldozta fel magát azokért a légi és földi sikerekért, amit az Anglia elleni korlátlan légiháború kezdete óta elértek.

Ennek a nagyerejű légi offenzívának már több eredménye látszik és megint a repülők lesznek azok, akik az Anglia elleni háborút a győzelmes döntésig érlelik.

Az angol védekezés sokáig kiterjedt az Anglia körüli tengerrészekre és főleg a Csatornára. A parti és vízi figyelőrendszer idejében riadóztatta az angol vadászrepülőket, akik a partmenti számos repülőtérről indulva, még a Sziget elérése előtt felvették a harcot a német vadászrepülőgépekkel. Ezek a harcok ma már a szigetország belsejében zajlanak le. A németek repülőtámadásai az állandó és a hadi repülőterek egész sorát pusztította el, úgyhogy az angol vadászokat hátrább fekvő repülőalapokra kellett visszavonni.

A megszervezett légvédelem főleg a keleti és délkeleti partok felett volt tökéletes. A nyugati és délnyugati városok és kikötők erősebb védelmét a franciaországi győztes hadjárat után kellett megszervezni, természetesen a többi rovására.

Ma már a német repülők az urak a Csatorna felett és a közvetlen déli és délkeleti partszegélyen. A légiuralom tehát ennyire már biztosítva van a németek részére. A nagy angol repülőveszteségekre jellemző az a tény, hogy a hadipilóták korhatárát lényegesen felemelték és a jelentkezőknél is kitolták a korhatárt öt évvel.

Azok az angol támadások, amik Berlin és Hamburg lakott negyedei ellen irányultak, szeptember elejétől kezdve kiváltották a német megtorló támadásokat. A német légihaderő Göring birodalmi marsall parancsnoksága alatt London és a közép angol iparvidék ellen olyan erejű támadásokba ment át, ami minden eddigit felülmúl. Hiába jelentették ki a német repülés vezetői, hogy visszaütnek, ha tovább folyik az éjjeli támadások lakosság ellen irányuló megfélemlítő módja, az angol hadvezetőség kikényszerítette a korlátlan légiháború megindítását.

Ennek következtében a német légihaderő nappal, éjjel és szürkületkor meg nem szűnő támadó hullámokban jön Anglia belseje felé. London külvárosai és a dokkok úgy égnek, mint Varsó. A légiriadók által megbénított élet Londonban sokáig nem tartható fenn, mert minden ipari termelés megállt. Ez a folytonos támadás már az élelmiszerraktárak, gáz-, víz- és villamosművek szétrombolására is irányul, tehát a londoni lakosság a háború minden csapásával megismerkedik. Az okozott tüzek oltása folyton nehezebbé válik. A tüzek akadályozzák a keletkező füstfelhők miatt a légvédelmet működésében, viszont jó irányt mutatnak a támadó német gépeknek.

A német bombázókötelékek több irányból repülnek be egyszerre Angliába. Ereje egy-egy harccsoportnak 60—100 gép. Előttük vadászok és rombolók biztosítják a légteret. Az angol vadászok harcrakényszerítése nem mindig sikerül, de gyakran keletkeztek egész légiütközetek az angol és német vadászkötelékek között. A németek zuhanótámadással, magasvetéssel és alacsonytámadással küzdik le a kijelölt célokat.

A légitámadások eredménye oly nagy tüzek és robbanások sorozatában nyilvánul meg, hogy az Anglia elleni légiháború minden eddigi háborúnál nagyobb anyagpusztulással fog járni.

Az a forgalom, ami London felé irányult Anglia minden részéből, ma már csak nagy akadályok leküzdése árán és csak kis százalékban tartható fenn. Nyolcmilliós város életében tudjuk milyen zavarokat okozhat a forgalom megbénulása. A legközelebbi napok fogják mutatni, hogy a megtorló támadások elérték-e céljukat, vagy Churchill egyszerűen feláldozza az angol fővárost azon téves reménybeu, hogy a támadások a német légierőt anyagilag erősen kimerítik. Az angol birodalom legsúlyosabb napjai kezdődtek el. Légiereje gyenge a német támadás visszaverésére, haditengerészete nem érvényesül a német gyorsnaszádok ellen és óvakodik a német repülőktől.

*

Az egy éve folyó háború eredményének méltatása és kiértékelése a külföldi sajtóban egyre tart. Az angolok Amerikában bízva, 1941 és 42-es háborús esztendőkben reménykednek. Ezzel szemben a tengelyhatalmak az első év sikere alapján jogosan állíthatják az európai háború közeli befejezését.

Ennek a háborúnak egész arculatát a légihaderő újszerű bevezetése és alkalmazása formálta ki. A német légihaderő szervezete, felépítése és ereje lehetővé tette egy olyan légiháború megindítását és fokozódó erővel való folytatását, ami új hadászati elveket segített diadalra az elavult módszerekhez alkalmazkodó szövetségesekkel szemben. Az angolokra *»rákényszerített«* új háború olyan fordulatot vett, amire nyugaton nem voltak elkészülve.

Azt, hogy korszerűen megalapozott és kifejlesztett légihaderővel mit lehet elérni, ha nem mellékszerep jut neki osztályrészül, hanem a kor szellemét jellemző lendülettel használják fel új hadászati célok megoldására, a németek mutatták meg a világnak a most lefolyt háborús esztendőben.

*

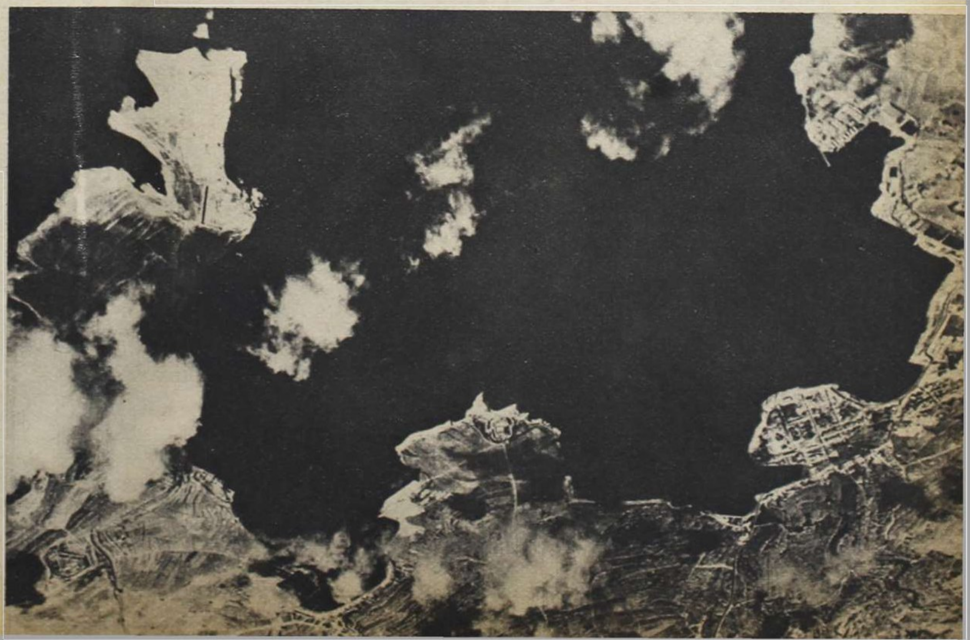
Az olasz-angol háborúnak a francia fegyverletétel óta teljesen gyarmati háború jellege van.

Az olasz anyaország termel, kiképez és a háború győzelmes befejezése érdekében fogja össze erőit. Fegyveres jelenlétével megakadályozza Törökország, sőt esetleg

A DUCE HŐSEI







KÉPEK AZ OLASZ REPÜLŐK FÖLDKÖZI-TENGERI TEVÉKENYSÉGÉRŐL

Fent: Savoia-bombázók vadászoktól kísérve támadásra indulnak

Közép jobb: Bombázó pilóta ülésében

Közép bal: Indulás előtt

Lent: Málta, az angol bázis, olasz gépről fényképezve



Görögország háborúba lépését Anglia oldalán a Földközi-tenger keleti medencéjében. A háború elszórt angol légitámadásaival szemben, amik következetesen a semleges Svájcon át és igen ritkán Sziciliában érik Olaszországot, az olasz légierő aktivitása lényegesen erősebb.

A háborúba lépéstől eltelt három hónap alatt az olasz légihaderő a bombatámadások egész sorát hajtotta végre elsősorban Malta és az angol hajóhad két másik főtámaszpontja, Alexandria és Gibraltár ellen. A középtengeri angol hajóhad is több alkalommal szenvedte az olasz repülők bombatámadásait. Ezek eredményeképpen a Földközi-tenger közepe szabad az olasz Tripolisz és Cyrenaika felé irányuló tengeri forgalom számára és az ott felállított olasz hadseregek élelmezése és lőszerellátása Szicilia felől biztosítható.

Azok a légitámadások, amiket az olasz légihaderő a libia—egyiptomi határon a felvonult angol csapatok táborai, repülőterei ellen folytonossággal végrehajt, egy keleti irányú nagy olasz offenzíva előjelének tekinthetők.

Egyébként a kialakult olasz afrikai háborús arcvonal két nagy hadműveleti területre oszlik. *Az északi* Líbiától Egyiptom és Szudán felé tesz lehetővé egymástól távolodó hadműveleteket. Itt a Földközi-tengertől délre mintegy 200 kilométer mélységben áll az olasz főerő, jelentős repülőerőkkel támadásra készen. Délen a Kufra oázis környékéről Dél-Egyiptom és Szudán irányába csak kisebb csapategységekkel lehet a sivatagban az előnyomulást megkezdeni. Itt a repülőgépek számára nagyobb eshetőség nyílik.

Olasz Kelet-Afrikából — Eritrea, Abesszínia és Olasz-Szomáli területéről — a támadás Szudán, Kenya és Angol-Szomáli ellen a megadott sorrendben indult meg. Augusztus közepén egyhetes harc után, amiben az olasz légierőknek kiváló szerep jutott, Angol-Szomáli megadta magát, az angol csapatok feladták Berberát. Ez a győzelem a háromhónapos olasz háborúnak legjelentősebb szakasza, mert Aden felől az angol veszélyt teljesen semlegesítette, sőt kedvező előfeltételeket teremtett 1600 kilométeres tengerparti szakaszon Arábiával szemben a tengeri és légi vállalkozások fokozására.

Az olasz légihaderő Etiópiából fontos szudáni és kenyai repülőtereket, útcsomópontokat és angol helyőrségeket tart állandó bombatámadások alatt.

Az olasz repülők az angol hajóhadra mért súlyos csapásokon kívül az angol légierők ellen is igen eredményesen léptek fel különösen Egyiptomban. Az eddigi légiharcok és bombatámadások során elpusztult több mint háromszáz angol repülőgép.

Az angol hajókaravánok minden megmozdulása kiváltja az olasz bombázók azonnali támadását. Ezek a támadások kezdetben magas bombavetésekkel is eredményesek voltak. Most azonban megjelentek az olasz zuhanóbombázók is és ugyanolyan félelmetes biztonsággal dolgoznak, mint német bajtársaik.

Etiópiáról azt gondolták az angolok, hogy az ostromlottnak szerepét fogja játszani, amit blokáddal, esetleg lázadások szításával és koncentrikus támadásokkal végül is ők foglalnak el. Mint sok esetben a háborúban, ez is máskép történt. Olasz Kelet-Afrika hatalmas hadászati jelentőségű terület lett az Afrika ellen meginduló olasz-német támadás szempontjából. Az olasz repülők addig is a Vörös-tenger, Indiai óceán felé megkezdték hatásos támadásaikat és számos angol hajókaravánt szórtak szét és semmisítettek meg.

A Földközi-tenger feletti légivállalkozások közül legjelentősebbek a Haifa ellen megismétlődő bombatámadások. Ezek a legközelebbi angol olajkikötőt teljesen használhatatlanná tették és arra kényszerítették az angol admiralitást, hogy a hajóhad naftaellátását a Vöröstengeren át a perzsa öbölben levő olajkikötőktől szerezze be. Az olasz repülők azonban már a Vöröstengeren is eredményesen támadtak angol tartályhajókra.

Az északolaszországi angol légitámadásokra még az olasz megtorlótámadások nem indultak meg, de nem vitás, ha tovább folyik az angolok éjszakai célnélküli bombaszórása, ez is be fog következni.

Az olasz háborús repülőipari termelés a már említett zuhanóbombázó gépeken kívül új vadászgépek sorozatait építette meg, melyek már mind mélyszárnyú, gyors és tűzerős gépek. Eredményesen lépnek fel az angolok régebbi Gladiator-típusaival szemben. Az újonnan szervezett olasz légi gyalogság is készen áll, hogy a gyarmati hadviselésnél bizonyítsa be ennek a fegyvernemnek létjogosultságát.

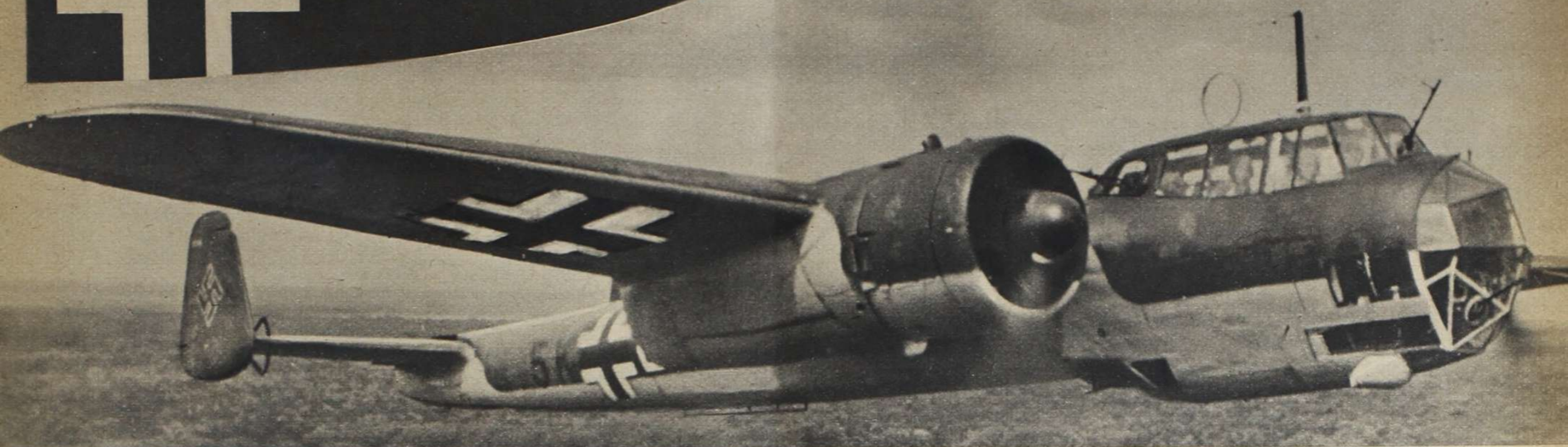
A legutóbbi napokban a légitámadások hevessége főleg Malta ellen fokozódott. A támadások következtében a hajóarzenálok és az üzemanyagraktárak egész sora pusztult el, a támadást itt is olasz zuhanóbombázók hajtották végre ezerkilós bombákkal. Mire a légvédelem és a vadászrepülők a támadásra felkészültek, az olasz repülők feladatukat végrehajtva, veszteség nélkül visszaindultak.

A háború első negyedévének eredményei még jobban megerősítették az olasz nemzetet a közeli végső győzelem hitében. Az angolok elleni nagyarányú német támadások és az olaszok közelkeleti akciói között szoros kapcsolat áll fenn és a német és olasz hadvezetőség együttműködése határozza meg azok sorrendjét. Az angol gyarmatbirodalom szétesése a szomáliai győzelemmel megindult s ma már megállítani nem lehet. Az olaszok által birtokba vett területek Kenyában és Angol-Szomáliában összesen megközelítik a 300 ezer négyzetkilométert, tehát az elfoglalt területek nagysága meghaladja az anyaország területét.

B. T.

Német sasok

Hosszú útra indulnak

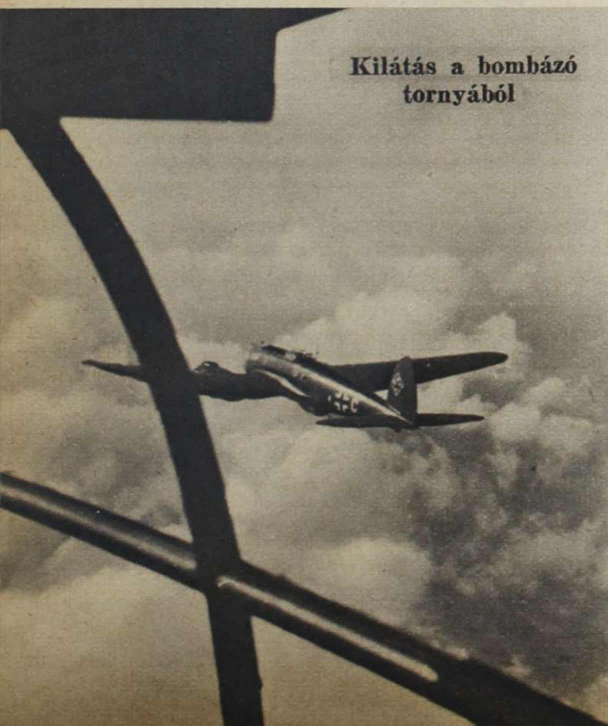




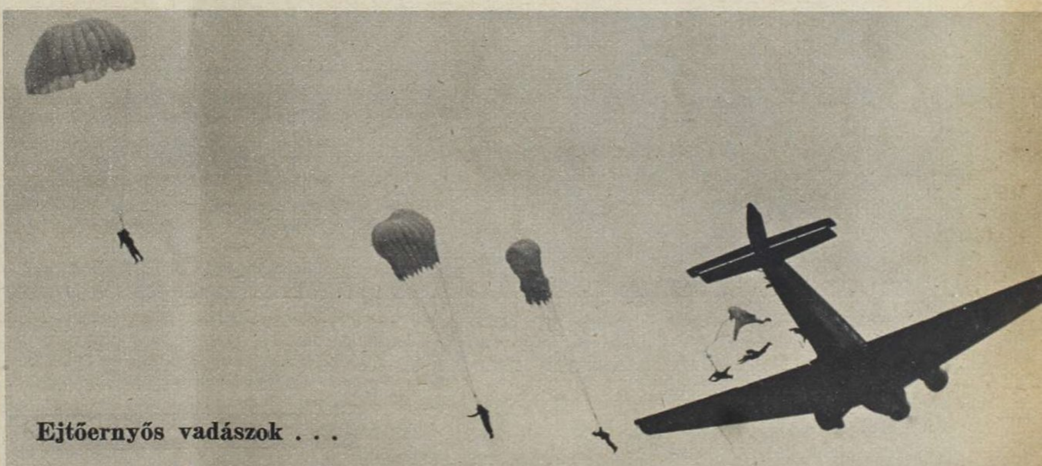
Vízigépek őrködnek a partok felett . . .



Egy kis frissítő a levegőben



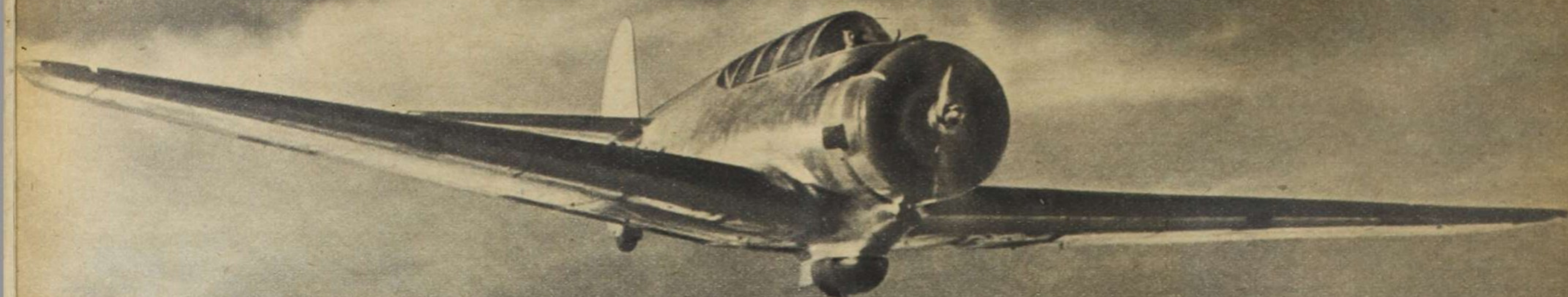
Kilátás a bombázó tornyából



Ejtőernyős vadászok . . .



Jókedv a felhők között



Vultee alacsonytámadó gép

AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK LÉGIEREJE

A most dúló nagy légicsaták idején nem lesz érdektelen egy pillantást vetni az Egyesült Államok légierejének jelenlegi helyzetére. Az egyéves háború alatt eddig csak inkább gyártási teljesítőképességről és sokszor túlzott exportszámokról hallhattunk anélkül, hogy képet alkothattunk volna az amerikai légihaderő mibenlétéről.

Miért különösen időszerű ma ezzel a kérdéssel foglalkozni? Mert míg az Egyesült Államok az elmult két évtizedben figyelmüket csak nyugat felé fordították, azaz a frissen feltörő Japán ellen akarták csendesóceáni érdekeiket megvédeni, addig az utóbbi két évben az 1938. évi müncheni konferencia óta megváltozott az amerikai vezető körök felfogása az amerikai kontinens védelmét illetőleg. Az uralmon lévő kormányzat nyiltan is mindig a nyugati demokráciákat igyekezett támogatni és minden törekvése oda irányult, hogy az angol világbirodalom fenntartásával a német és olasz terjeszkedésnek gátat vessen. Ez fordította figyelmüket kelet, azaz Európa felé, ami végre is legutóbb az Atlanti óceánban levő angol szigetbirtokok (Uj-Foundland, Bahama és Bermuda stb.) bérbevételére vezetett. Ezeken mindenütt nagy költséggel tengerészeti és légi támaszpontokat létesítenek, melyek hivatva vannak az Európa felül jövő képzelt támadást meghiusítani. Kétségtelenül az angol és nemzetközi propaganda sikere, hogy Amerika ilyen mértékben hajlandó volt magáévátenni az angol érdekeket, hiszen a valóságban német és olasz támadástól az Egyesült Államoknak a legkevésbé sem kellene tartaniok.

A nagyszabású fegyverkezésben a légierő újjászervezése az egyik legfontosabb feladat.

Vessünk egy rövid pillantást a légierő fejlődésére. Az Egyesült Államoknak két egymástól teljesen független és külön költségvetéssel dolgozó légiereje van: a szárazföldi hadsereg-légierő és a tengerészeti légierő.

Előbbi vadász, távolfelderítő, bombázó és szállító repülőgép alakulatai háború esetén a hadseregfőparancsnokságnak, míg a közelfelderítő és az úgynevezett Nemzeti Véderőgárda repülőalakulatok a hadseregkörzetparancsnokoknak vannak alárendelve.

A tengerészeti légierők repülőgéphordozóhajókra, cirkálókra és csatahajókra beosztott közelfelderítő, vadász és bombázó repülőgépei felett a flottaparancsnoknak közvetlenül alárendelt tengerészeti légierők parancsnoka rendelkezik, a partvédelmi tengerészeti légierők felett pedig a hazai flotta vezérkari főnökének van parancsadási joga.

1940 év elején az amerikai hadsereg légiereje mindössze 2500 elsővonalbeli korszerű harcigéppel, a tengerészeti légierő pedig szintén kb. ugyanannyival rendelkezett, hozzávehetjük ehhez még a tíz darab félmerev rendszerű kis léghajót.

Ez természetesen korántsem volt elegendő az Alaska—Grönland vonaltól a Panama-csatornáig és Hawaitól Bermudáig terjedő érdekhatárok védelmére. Már az 1939. évben költségvetésileg biztosítottág a hadsereg légierejének 2500 hadigépről 6000 gépre való kiegészítését és a tengerészeti légierő géplétszámának 3000 gépre való fejlesztését. Ezt előreláthatólag az 1941. év közepére sikerül megvalósítani.

Ez év elején a szárazföldi légierők tényleges szolgálatot teljesítő tisztjeinek és legénységének együttes száma a Nemzeti Véderőgárda repülőivel együtt 23.000 fő. Ugyancsak ennyi a személyzet száma a tengerészeti légierőnek is, a partvédő repülőerőket is beszámítva.

Az állandó jellegű katonai repülőterek száma 60, nagyobb hiány csak támaszpont jellegű repülőterekben van, azaz javítóműhelyekkel és raktárakkal ellátott telepekben. Egyébként háború esetén a sokszáz pompásan felszerelt forgalmi és kereskedelmi repülőtér is igénybevehető. A tengerészeti parti repülőterek száma 26. Jellemzésül nem lesz érdektelen megemlíteni, hogy az 1940. év elején az USA minden államában elszórva összesen 2374 repülőtér és leszállóhely volt. Ezek közül 791 forgalmi, 433 kereskedelmi repülőtér, 267 szük-

ségleszállóhely, 628 kisegítőrepülőtér, 169 egyéb (magániugatlanokhoz tartozó) repülőtér és végül a már fentebb említett 60 katonai és 26 tengerészeti repülőtér.

A repülőgépüzemek nagy száma és az egységes állami irányítás hiánya folytán, a géptípusok sokfélesége szembeötlő. A hadsereg légierejénél mintegy 50-féle, a tengerészetnél 35-féle sárkánytípus van rendszeresítve. Az egységesítést aránylag sokkal nagyobb sikerrel hajtották végre a motortípusok terén.

A repülőszázadok géplétszáma a rendeltetés szerint változó. A vadászoknál rendszerint 13 gépes, a bombázóknál 6—9—13 gépes századokat, a tengerészeti légierőnél 6—9—12—18 gépes századokat találunk.

A légierők multévi visszamaradt állapotát felismerve, a költségvetés gondoskodott a tervező munka széleskörű megindításáról, aminek eredményei a géptípusok teljesítményeit tekintve, ma már mindenütt mutatkoznak. Legfeljebb a szervezett tömeggyártás hagy még némi kívánnivalót hátra. A hiányokat most 45 repülőgépgyár, 1000 különféle alkatrészeket és tartozékokat előállító üzem és 100.000 munkás dolgos keze van hivatva megszüntetni. Ennek ellenére is meg kell jegyezni, hogy amint Anglia legalább két évvel maradt el a német repülőgépipar mögött úgy típus, mint tömeggyártás tekintetében, úgy Amerikának is még legalább két évre van szüksége, hogy területének és lakosságának számához képest megfelelő ütőképes légierővel rendelkezzék.

Lássuk most az amerikai légierő korszerű géptípusait teljesítményeikkel. A gépek egész csekély kivétellel tiszta fémépítésűek.

Kezdjük a kiképzőgépekkel. Elsőfokú gépnek egyfedelű repülőgépet használnak. A North American NA-35-öt. Tervezői előtt három cél lebegett: egyszerű, gyorsan előállítható, olcsó gépet létrehozni. Ez teljes mértékben sikerült is. A mélyfedelű, kétüléses tiszta fémgép legnagyobb sebessége a 150 lóerős Menasco C4S-2 négyhengeres soros motorral 226 km-óra. Futóműve nem húzható be. Teljes repülősúlya 800 kg, utazósebessége 202 km-óra, 75%-os motorfojtás mellett hatótávolsága 490 km. Szolgálati csúcsmagassága 5650 m.

Másodfokú gyakorlógép a Curtiss »Falcon 22«, mely mint gyakorlógép szokatlanul gyors és mozgékony. Vadászpilóták kiképzésére is alkalmas, de használható úgy éles, mint fotógéppuskával való lőoktatásra, bombavetés és vakrepülés céljaira. Szabadonhordó mélyfedelű fémgép, behúzható futóművel, plexi üveg borítású ülésekkel. A farok-kerék is behúzható. Fegyverzete: egy merev és megfigyelőgéppuska. Kétágú, levegőben állítható légcsavarja van. Motorja: 9 hengeres Wright »Whirlwind«, mely 4000 méteren 420 lóerőt ad le. Legnagyobb sebessége 364 km-óra, utazósebessége 314 km-óra. 1500 méterre 2.9, 3000 méterre 6.4 perc alatt emelkedik. Gyakorlati csúcsmagassága 7900 méter, hatótávolsága 834 km.

A Curtiss-gyár mélyfedelű vadásza a Curtiss P-42. Vezetőülése zárt, futóműve behúzható. Pratt & Whitney 1330 lóerős csillagmotorral, legnagyobb sebessége 620 km-óra. Az 1100 lóerős folyadékfűtéses Allison soros motorral 650 km-óra, fegyverzete két szinkronizált és két szárnybaépített géppuska.

Howard Hughes egykori sebességi világrekord-gépének továbbfejlesztése a Vultee »Vanguard« 48. Több változata van, melyek közül az egyik 1600 lóerős P. & W. »Twin Wasp« motorral repül s ezzel legnagyobb sebessége 640 km-óra. Mélyfedelű, teljesen szabadon hordó tiszta fémkonstrukció, behúzható futóművel és zárt vezetőüléssel. Egyike a legerősebb fegyverzetű amerikai vadászgépeknek. Fegyverzete két nagykaliberű és nyolc kiskaliberű géppuskából áll, tíz darab kisebb repeszhatású bombát is vihet magával. 3—3 géppuska a légcsavarkörön kívül a szárnybaépítetten tüzel, míg a két nehéz és a további két könnyű géppuska szinkronizált. A Vultee Vanguard 48-C legnagyobb sebessége az 1050 lóerős P. & W. Twin Wasp S3C4-G motorral 572 km-óra, 5960 méterre 6.7 perc alatt emelkedik. Hatótávolsága 928 km.

Egészen újszerű kétmotoros együléses vadászgépet hozott ki a Grumann-gyár. Az XF5F-1 Sky-



rocket« felépítése elüt a szokott típusoktól. A mélyfedelű fémgép zömök törzse csak a szárnymélység egyötödében, a főtartó táján kezdődik. A futómű a motorgondolákba bevonható. A kiemelkedő áramvonalas pleziüveg-burkolattal ellátott vezetőülés hátulról páncélozott. A vadászgép fesztávolsága 12.8 m, hossza 8.7 m. Két darab Wright »Double-Row-Cyclone« motorja van, à 120 lóerővel. Legnagyobb sebessége 720 km-óra, repülősúlya 4500 km. 1600 méterre 1 perc alatt emelkedik. Fegyverzete 2 gépágyú és 4 géppuska.

Kiváló többfeladatos gép a Curtiss Wright CW 23, mely alakjára nézve a CW 21-hez hasonlít. Szabadon hordó mélyfedelű fémgép. Egymás mögött elhelyezett vezető- és megfigyelőülése áramvonalasan burkolt. Mindkét ülésből vezethető. Kétüléses vadásznak, könnyűbombázónak, valamint távolfelderítőnek egyaránt alkalmas. 800 lóerős Wright Cyclone motorjával 520 km-es legnagyobb sebességet ér el. 900 méterre 1 perc alatt emelkedik. Fegyverzete 6 géppuska.

A közepes bombázók közül említést érdemel a North American NA 40. Kétmotoros fémgép, háromkerék futóművel és osztott oldalkormánnyal. Vízszintes helyzetben tárolt bombái a törzs belsejében levő tartókban helyezkednek el. Fegyverzete 4 megfigyelőgéppuskából áll, 1 a törzsorrban, ahol egyúttal a bombacélzó is fel van szerelve, további 1—1 géppuska a hátsó, felső, illetve alsó légtérből jövő támadások ellen és a negyedik a magassági kormány mögött, melyet a lövész az elkeskenyedő farokrészben fekve használ. A gép személyzete 5 fő. Fesztávolsága 20.2 m, teljes repülősúlya 9000 kg. Egyenként 1300 lóerős Wright Cyclone csillagmotorral, legnagyobb sebessége 470 km-óra. Csúcsmagassága 9600 méter, hatótávolsága 2340 km.

Az USA nehéz bombázói közt legújabb a Consolidated XB-24. A négymotoros felsőszárnyas fémgép behúzható háromkerék futóművel épült. Az újonnan szabadalmazott Davis profillal a szárny oldalviszonya igen nagy. A 18 hengeres P. & W. »Double-Wasp« 1200 lóerős csillagmotoros automatikus Hamilton légcsavarokat hajtanak meg, melyeknek átmérője 3.66 méter. 6—9 főnyi legénység teljesít szolgálatot a bombázón. Fesztávolsága 33.5 m, hossza 19.5 m, magassága 5.8 m. Repülősúlya 18.140 kg, ebből a bombasúly 3600 kg. Legnagyobb sebessége 480 km-óra és hatótávolsága 4825 km.

Láthatjuk tehát, hogy az Egyesült Államok új géptípusai teljesítményekben felveszik a versenyt a legjobb német gépekkel. Azon típusok azonban, amelyeket a nyugati demokráciák részére a mult évben exportcélokra felszabadítottak, részben nem váltották be a hozzáfűzött reményeket.

A felsorolt új mintapéldányok már a háborús tapasztalatok figyelembevételével készültek, harcban való kipróbálásukra azonban eddig nem kerülhetett sor.

Összefoglalva az Egyesült Államok légierejéről megállapíthatjuk, hogy bár az utóbbi hónapokban kiváló teljesítményű gépeket rendszeresítettek és a kiképzés terén is mindent elkövettek, a nagy fejlesztés még távolról sem fejeződött be és az amerikai légierő teljes ütőképessége legfeljebb 1942. évre várható.



vitéz Rákosi György

OLVASÓINKHOZ

1938 november havában — az akkor még ifjú lapunk hasábjain — ugyanazzal a meleg szeretettel köszöntöttük a visszatérő Felvidéket, mint ahogyan a most hazatérő erdélyi keleti végeket.

A nagy repülőcsalád egyetemes, mindent átfogó érzésével öleljük magunkhoz erdélyi testvéreinket, akik csaknem 22 évi rabság után visszatértek Szent István birodalmába.

Ma már a kolozsvári, nagyváradi repülőterek felett a háromszínű magyar piros, fehér, zöld zászló leng. Ma már magyar gépek szántják az erdélyi levegőt. A velük megerősödött magyar szárnyakat diadalmasan tárjuk ki Erdély bércei felett. Ifjúságunk szabadon szárnyaló gondolata már ott jár az új lehetőségek terepén, kutatja némán az új erőforrásokat.

A magyar repülősajtóra új és nehéz feladatok várnak. Megsokszorosodott példányaink, fehér papírra vetett lelkületünk viszik nekik az örömujjongás mellett a kitartást, a munkát, a megnagyobbodott ország meleg szeretetét.

Akik most visszatértek, sokat várnak tőlünk. Mi maradéktalanul akarjuk teljesíteni kötelességünket, de ehhez elsősorban olvasóink fokozottabb bizalmára és áldozatkészségére van szükségünk. Mi büszke örömmel hisszük, hogy amint olvasótáborunk a kezdet kezdetén sem tágított mellőlünk, úgy most olvasóink szeretete elkísér erdélyi véreinkhez is.

Szent kötelességünk, hogy a magyar repülésnek híveket, barátokat, pártfogókat szerezzünk s az ifjúságot zászlónk alá sorakoztassuk. És ki ne égne a vágytól, hogy szolgáljon ennek a szent ügynek.

Ezért fordulunk bizalommal olvasóink hatalmas táborához: szerezzen mindenki legalább egy új előfizetőt, hogy magyar szárnyak szálljon a felszabadult végeken.

Minden új előfizető, új erőssége a magyar repülésnek.

Szövetségesek

Szigethy RAJZAI

A BRIT OROSZLÁN A CSEH OROSZLÁNHOZ: NE REMEGJEN KIS KOLLEGÁM A NÉMET SASTÓL, AZ ANGOL RÁDIÓ ÚGYIS MEGMAGYARÁZZA A VILÁGNAK, HOGY TULAJDONKÉPEN AZ OROSZLÁN A LEVEGŐ KIRÁLYA...



A CSEH PILOTA „RÓMAI KÖSZÖNTÉSE"



A LENGYEL REPÜLŐK REVANSOLJÁK AZ ANGOL „GARANCIÁT"

FELDERÍTŐ ÚTON

Orosháza, 1940 szeptember.

Egy esztendeje múlott, hogy a magyar sportrepülés művelői a legkiválóbb magyar búzájáról híres Orosházán repülőnapot rendeztek. Repülőtérré kinevezték a községi legelőt a komlósi út mellett, a község elöljárósága szíves készséggel elplaníroztatta a vakondtúrásokat, bukkanókat. A helybeli katonaság egy-kettőre repülőtérré varázsolta a legelőt határjelzőkkel, szélzsákkal, starthellyel, miegymással és — mint a magyar repülőnapokon szokásos — megindult a népvándorlás repülőnapnézőbe. Tizenötezerfőnyi közönséget mozgatott meg a magyar sportrepülés orosházi bemutatkozása, úgyhogy nemcsak Orosháza tülekedett a jegypénztáraknál, de a környékbeli községek — *Csorvás, Gerendás, Tótkomlós, Pusztaföldvár* — parasztkocsin, kerékpáron előkerült kiváncsi serege is.

...Egy esztendő multán a *Magyar Szárnyak* meglátogatta az orosházi repülést, amely — *ma sincs.* A repülőfórumokat igen közelről érdeklő körülmények folytán nincsen.

Orosházán lelkes emberek készítették elő és viszik tovább a helyi sportrepülés ügyét. *Bakos* József főszolgabíró képviseli az orosházi repülővezetőkben a közigazgatást messze kötelességén felüli munkával. Maga állott a sportrepülés élére, minden vágya, hogy az orosházi fiúk mennél hamarabb, mennél többen repülhessenek Orosházán. *Bulla* Sándor községi főjegyző szinte többet foglalkozik a repüléssel, mint a légoltalommal és az orosházi repülés egyelőre mégis csak papiroson él. *Hézer* Béla bankigazgató — Orosháza közéletének egyik legmozgékonyabb és legértékesebb vezetője — heteken keresztül nem a bankkal foglalkozott, hanem a repüléssel. Dr. *Balázs* Ambrus pedig úgy titkárkodik a repülődolgokban, hogy legalább egy esztendővel később nyitja majd meg miattuk az ügyvédi irodát. Hát ha lelkes, hozzáértő, időtáldozó vezetőkben szinte tobzódik Orosháza, miért van az, hogy a repülés egy esztendő alatt nem tudott gyökeret verni itt? *Szentes és Orosháza repülővetélkedése van a háttérben, amelyet előbbutóbb meg kell oldani.*

Hézer Béla őszintén elmondja a dolgok történetét:

— A repülőnap nagyszerű eredményeket hozott: megdolgozta a közönséget. Az orosházi járásban szinte példanélküli lelkesedés kíséri a magyar repüléssel kapcsolatos dolgokat. Közigazgatásunk lelkes repülőpárti lett. Pénzünk is maradt jócskán a helyi repülőélet alapjainak megteremtéséhez és a munka megindításához. Mégsem mentünk tovább annál, hogy — néhány növendékünk átjárt Szentesre.

— *Vitéz Bogyay* Kamill, a szentesi repülés nagyszerű vezetője egy esztendővel ezelőtt minden részletében kidolgozott tervet juttatott hozzánk. A terv lényege a következő: Szentes állandó és rendszeres repülőüzemet tart fenn. Nagyszerű repülőtere, felszerelése, gépparkja, táborozásokra alkalmas helyiségei, oktatókara van. Nem kell tehát minden helyiségben külön-külön repülőteret és tanfolyamot berendezni, mert ez — szerinte — költséges, az erők szétforgácsolásához vezet. Ehelyett át kell küldeni a növendékeket Szentesre. Megszervezte és kikalkulálta az autóval való átszállítás rendszerét.

— Mi kipróbáltuk ezt a rendszert. A fiúk egyöntetűen számoltak be a nehézségekről. Kiderült, hogy ilyen megoldással úgyszólván csak a vasárnapi repülések képzelhetők el, mert a fiatalságnak hétköznapokon nincsen ideje elfoglaltsága miatt átautózgatni Szentesre. Azt, hogy valamennyi növendékünk Szentesen, táborban lakjon, nem tudjuk lehetővé tenni a költségek miatt.

— *Bogyay* rendszere mellett maradna tehát a vasárnapi repülés és ez sem helyesen a tapasztalatok szerint. Nem helyesen azért, mert egyrészt a torlódás miatt nem tudnak eleget repülni a fiúk, — volt olyan panasz is, hogy három-négyszer átment valamelyik növendékünk, anélkül, hogy géphez jutott volna. De beleszól az idő is. Nálunk nagyszerű, napsütéses idő van. Odaát Szentesen pedig egy sár minden, szakad az eső.

— Ha csak arról volna szó, hogy kisközségek néhányfőnyi repülőfiatalságát képezzék ki központilag Szentesen, a dolog tökéletesen rendben volna, mert kisközségektől el sem várható, hogy önálló repülőegyesületet eltartsanak. De nem vonatkoztatható ez a tétel Orosházára, amely — köztudomás szerint — felér városokkal. Mi, orosháziak megpróbáltunk beleilleszkedni a szentesi elképzelésbe márcsak Bogyay kedvéért is, *de ebben a keretben nem tudunk fejlődni. Nekünk megvan minden adottságunk, lehetőségünk ahhoz, hogy önálló repülőegyesület legyünk.*

— Ilyen előzmények után hívott össze értekezletet *Bakos* József főszolgabíró úr, az alakulóban lévő orosházi repülőegyesület elnöke. Ezen az értekezleten alaposan megvitattuk a dolgokat és olyan értelmű előterjesztést intéztünk a megyéhez, hogy hívjanak össze Gyulán, a megyeszékhelyen megyei repülőértekezletet, amelyen egyöntetűen állapodjunk meg a békésmegyei sportrepülés jövendőjét illetően. Ezen a megyei repülőértekezleten *Orosháza, Békéscsaba, Gyula, Szarvas, Békés* megbízottai jelennének meg.

— Mi valamennyien nagyrabecsüljük és szeretjük a szentesi repülőteret. *Csodáljuk azt a hihetetlen energiát,* amellyel néhány esztendő alatt odaát valóban központi repülőtelepnek alkalmas nagyszerű lehetőségeket teremtettek. A központi kiképzőtáborokra nagy szükség van, ebben mindenben igazat adunk Bogyaynak. Csak abban mondunk ellent, hogy *a nemes vetélkedés rovására megy a túlságos központosítás.* Békés megye sokkal szívesebben húz békésmegyei dolgokhoz, Szentes pedig — *Csongrád megyében van.* Ez a dolog érzelmi része. A repülőrésze pedig azt jelenti, hogy ha Szentesen tanulnának is fiaink, odaát nem tudnának gyakorlatban maradni, *a gyakorlórepülésekre így is-úgyis Orosházán van szükség.* A közönség szempontjából sem közömbös a dolog. Hogyan kívánhatjuk mi a lelkes orosházi közönségtől az orosházi sportrepülés támogatását, ha Orosházán nem, vagy alig lát majd repülést?

Bakos József főszolgabíró ugyancsak azon az állásponton van, hogy a központosított szentesi repülés nem mehet annyira, hogy Orosházán semmiféle sportrepülés ne legyen.

— Mihelyt a viszonyok megengedik, — mondotta nekünk — *nyomban megvalósítjuk az orosházi sportrepülést.*

Bulla Sándor községi főjegyző ezeket mondja:

— Szentesről nemrégiben kaptunk újabb átiratot. Én magam is úgy látom a dolgot, hogy a szentesiek elképzelése nem valósítható meg anélkül, hogy az orosházi sportrepülés ne vallaná kárát.

A centralizálás és a decentralizálás örök vitája ez. A dolgot úgy kell megoldani, hogy a szentesiek megmaradhassanak a nagyszerű fejlődés eddigi vonalán, az orosháziak viszont megteremthessék a helyi viszonyaiknak megfelelő magukrepülését. *Orosházában van erő, akarat ehhez, Orosházának módja van az önálló repülőélet megtartásához, fejlesztéséhez.* Nagy eredmény, hogy a magyar sportrepülésnek már ilyen »küzdelmei« is vannak.

*

Hódmezővásárhely, 1940 szeptember.

A *Magyar Szárnyak* vidéki látogató körútján bekopogtatott Hódmezővásárhely polgármesteréhez: dr. *Endrey* Bélához Szentes után. Vásárhelyen június elején rendezett repülőnapot a *Hódmezővásárhelyi Sportrepülő Egyesület* a Műegyetemiekkel és a BSE repülőcsoportjával. Vagy tizenötezer ember volt kint a látványos vásárhelyi repülőnapon. Most azt kérdezzük Vásárhely polgármesterétől, hogy van-e a repülőnapnak kézzelfogható eredménye?

— Van-e? *De mennyi!* Vásárhely város közönsége a repüléssel semmiféle kapcsolatban nem volt eddig. A repülőnapon kint volt szinte minden épkézláb ember, amit odakint láttunk, az meggyőzte a vásárhelyieket arról, hogy *semmi oka sincsen félteni a repüléstől a fiatalságot.* A repülőnap előtt — érthetően — nem minden veszedelemnélküli sportágnak tekintették a repülést és a legtöbb szülő a leghatározottabban megtiltotta gyermeke számára a repülést. A repülőnap óta pedig az az örvendetes helyzet, hogy *a szülők kilencven százaléka maga biztatja a fiatalságot, hogy menjen repülni.*

— A vásárhelyi nép megszerette a repülést, *a fiatalság pedig olyan nagy számban jelentkezik, hogy szinte nem tudunk mihez kezdeni vele.* Rengeteg a repülésre jelentkező. Azok, akiket valamely alkalmatlanság miatt el kell ejteni a vizsgálatok során, *életük legnagyobb szomorúságát érik meg.*

Hódmezővásárhely híres parasztváros, a vásárhelyi magyar a legkiválóbb gazdák egyike. Ezt kérdezzük: *a gazdaosztály közeledik-e a sportrepüléshez?*

— *A gazda csodálja és elismeri a magyar sportrepülésben elért eredményeket.* Minden repülőhír érdekli és nagy figyelemmel várja a vásárhelyi fiúk kiképzésének eredményeit.

Beszélgettünk dr. *Pásztor* Imrével, az országoshírű szemésszel, aki a vásárhelyi közkórház igazgató-főorvosa és rengeteg elfoglaltsága közben is szívesen vállalta és végzi a sportrepülő egyesület elnöki tennivalóit.

— A repülőnap hatalmas tömegeket mozgatott meg, mi nem is számítottunk ekkora érdeklődésre. Az ilyen tömegmozgalom megszervezése természetesen rengeteg kiadással jár, de még így is maradt annyi tiszta bevételünk, hogy *a fiúk számára megvehetjük az első vitorlázó iskolagépet.*

A vásárhelyi repülnivágyók most megosztva tanulnak *az algyői és szentesi kiképzőtáborokban.*

*

Szentes, 1940 szeptember.

Rövid - néhány esztendő alatt tiszteletreméltó rangot és nevet szerzett magának a magyar sportrepülésben Csongrád megye székhelye: *Szentes.* A *szentesi cserkészrepülők* ma az ország egyik legállandóbb és legeredményesebb üzemét tartják fenn, majd százholdas nagyszerű, korszerű repterük, rajta nagy vasbetónhangárjuk, (igaz, hogy már nem férnek el benne) üzemnek beillő repülőgépépítő és javító műhelyük, otthonuk és országos presztizsük van. Kétségkívül páratlan szorgalmas és lelkesedésben is kitartó vezetőemberek összmunkájának köszönhető ez a szép eredmény, de elsősorban magának Szentes városának.

Szentes mezőgazdasági jellegű megyei város, rengeteg a szociális problémája, esztendők óta vagyonokat költöttek el telenként inségmunkákra, hogy a kétkézi szegénység, főleg a régi, békebeli nagy építőmunkákat nélkülöző kubikosság valahogyan kitelelhessen. Ilyen nehéz körülmények között szinte hihetetlen, hogy ez a város majd félmillió pengőt áldozott eddig sportrepülésre.

Dr. *Kanász-Nagy* Sándort, Szentes város polgármesterét megkértük, mondja el a *Magyar Szárnyak* országos repülőnyilvánossága előtt más városok számára okulásul: hogyan és miként jutott el Szentes mai nagy repülőrangjához.

— Ha jól emlékezem, — kezdi a szentesi polgármester az érdekes beszélgetést — *vitéz Bonczos* Miklós belügyi államtitkár még gyakorló-ügyvéd volt Szentesen, amikor egy-két barátjával megindította a mozgalmat. Gyakorlóügyvédből vármegyei tisztifőügyész, majd főispán lett, közben egyre több alkalma és módja adódott, hogy a repülést támogathassa.

— A város képviselőtestülete — amely a vajúdó és sok tennivalóval, alkotnivalóval járó új magyar élet szentesi gondjainak nagyrészét viseli — a legteljesebb megértéssel karolta fel a repülés ügyét. A város közvetlen szélében lévő legelőterületből majd száz holdnyi földet adott a repülőtér céljaira. Ennek a területnek forgalmi értéke (házhelyeknek kellett volna) négyszögölenként 2 pengő. Egy hold megér tehát 3200 pengőt, a száz hold tehát 320.000 pengőt.

— A területet 30—40.000 pengő költségen planíroztattuk, 25.000 pengőt a hangárépítésre adtunk és azóta is költségvetésileg támogatjuk évente 2200 pengővel a szentesi cserkészrepülőket.

— Persze, a fenntartási munkálatokat is magunkra vállaltuk, a csatornázást, a vízlevezetést mi végeztetjük, a kaszáltatás is a mi gondunk. Ha azután évközben előadódik valami előre nem látott dolog, azt is elvállaljuk.

— Érdemes ennyi áldozatot hozni? — kérdezzük.

— Érdemes! Nincs ember, aki Szentesen megellenezné a repülésre fordított áldozatokat.

— Miért?

— Mert az áldozatokkal arányban állanak az elért eredmények. A városát kimondhatatlanul szerető, az intézményekért, létesítményekért, városcsinosításért és minden hasznos szentesi dologért szívesen áldozó szentesi nép nagy örömmel tapasztalja és érzi, hogy a repülés máról holnapra országos nevet szerzett Szentesnek. Látja, hogy a sorozatos tanfolyamokra, táborokra az ország minden részéből ideküldik már a fiatalság színét-javát.

— Látja, hogy a repülés kihoz minden nemes tulajdonságot a fiatalságból. Egy repülő fiatallal beszélni élvezet. Kimondhatatlan örömmel tapasztaljuk, hogy milyen önálló, magabiztos, szerény, de öntudatos és határozott fellépésű és viselkedésű a repülőfiatalság. *Tetőtől talpig felelősség- és kötelességtudás ez a fiatalság!* Nem kocsmatöltelék, iszákos, kártyás, felelőtlen, lusta, dologkerülő és hasznavehetetlen emberpótlék.

— Látjuk, hogy a repülés mennyire megteremti az igazi magyar testvériséget. A cserkészrepülők között rengeteg iparoscserkész van: cipész-, szabó-, lakatos-, borbélyinas. Inasokkal »leereszkedni« eddig nem volt divat. Most: nincs különbség inas, gimnazista, munkástelepi szegény és tehetős, tanult ember gyermekei között.

— Az, hogy repülőnapok, ünnepségek, bemutatók alkalmával rengeteg ember nézi és csodálja a repülőműsort, mondjuk: látványosság és szórakozás. Bár nálunk ennél is több, hiszen a mi munkánk eredményében gyönyörködhetünk. De az, hogy a munkástelepi szegény szülők otthonos és szívesen látott emberek a gyakorlatok alkalmával és a középosztálybeli gyermekek egyugyanazon rangban, igazi megbecsülésben és bajtársiasságban élnek, tanulnak, dolgoznak, nevelődnek odakint, — talán mindennél több, szebb eredmény.

— Megáll a város az eddigi segítésnél?

— Dehogy! — feleli a szentesi polgármester — dehogy áll. Mi a jövőbe látunk már és tudjuk, hogy a repülésben megállás nincsen, csak folytonos előrehaladás és fejlődés. Azon dolgozunk, hogy a vitorlázórepülés után most már országos viszonylatban is számottévő motorosrepülők lehessünk. Nagyon szívesen adunk a motorosrepülés számára a mai repülőtér mellett újabb gyakorlóterületet.

— Édesgetjük magunkhoz a közforgalmi repülést is. Az állomásépület és a hangár felépítését már nem vállalhatjuk, mert az erőnkön felüli lenne, de szívesen és ingyen adjuk a szükséges repülőteret. Erre vonatkozólag már tárgyalásban is vagyunk az illetékesekkel.

— Azután: katonai repülőalakulatot is kérünk. Reméljük, ez is sikerül majd.

Sok szeretettel beszél *vitéz Bogyay* Kamill csendőrszázadosról, a szentesi repülés vezetőjéről:

— Ha bejön valamit kérni, mindig azt mondom neki:

— Kamill, kezdd a végén! Mond meg, mi kell! Ne töltsük az időt egymás meggyőzésével, hiszen úgyis mindig neked van igazad.

Szentes mindezenfelül mással is elősegíti, szolgálja a repülést: ingyen ad hajlékot, szállást a repülőtáborok növendékeinek és — hogy mennél jobban érezhessék magukat Szentesen — megtiszteli a növendékeket az országszép szentesi strandfürdő-telep díjmentes belépőjegyeivel.

Hány magyar városról lehet ennyi repülőszépet papírra vetni?...

Raczkó Lajos

ZUHANÓ TÁMADÁS ANNO 1918



Napjainkban sokat hallunk a német repülők sikeres zuhanó (bukó) bombázásáról. Olvasóink bizonyára úgy vélik, hogy a bombázó támadásnak ilyenkénti végrehajtása a korszerű hadviselés egyik új német módszere, pedig magyar repülő azt már a világháború folyamán is alkalmazta. A szakirodalom nem emlékezett meg eddig róla, ezért had' mondjam el én, hogy mi indíthatta a német légierőket a bombatámadásoknál a zuhanómódszer alkalmazására.

A közelmultban kezembe került egyik repülőbajtársam háborús naplója, amelyben sok érdekes leírás és fénykép között, úgy vélem, megtaláltam a legelső zuhanóbombázás lefolyásának részletes történetét, amelyről a németeknek is tudomásuk volt s melyet, mint értékes haditapasztalatot, bizonyára ők is megörökítették naplóikban. Bajtársam naplójának idevonatkozó részeit az eredetiség kedvéért szószerint az alábbiakban közlöm:

1918 augusztus 6. — Az antantcsapatok offenzívája tovább tart. Ma délután újabb parancsot kaptunk a Vojusa-folyó átkelési támpontjának és az ottlevő pontonhídnak, valamint Valóna kikötőberendezéseinek éjjeli bombázására. A szövetséges haderők balkáni főparancsnoksága (O. K. Scholtz) repülőszázadunk megerősítésére egy német felderítőszázadot és két bolgár gépet is küldött repülőterünkre. A parancs, illetőleg feladat közlését későbbre jelezték. Összesen 16 felderítő és vadászszázadunknak 5 gépe állt indulásra készen.

A német vezérkar által kidolgozott terv szerint indul meg a támadás. Egyik gép a másik után 5 perces időközökben indult 4—4 darab 25 kg-os bombával, a kijelölt megközelítő és visszatérő útvonalon s gépenkint meghatározott váltakozó magasságban (500—3000 m). Idő: felhőtlen égbolt, csaknem koromsötétség. Az első gép este 9 óra 32 perckor startolt.

Rám, mint az indulási sorrendben a negyedikre, először este 10 óra előtt egy-két perccel került a sor és a 600 méteres magasságot jelölték ki számomra. Pilótám ezúttal M. törzsőrmester volt. Kipróbált komoly pilóta, aki a balkáni hadszíntér minden részét berepülte és térkép nélkül is nagyszerűen tudott tájékozódni. A feladatot a kiadott terv szerint kellett végrehajtani és így nem sok megbeszélnivalónk volt a felszállás előtt. Motorpróbán túl voltunk, gépfegyvereinket megvizsgáltuk, a bombákat elhelyeztem és vártam az indításra a jeladást. Ekkor kigyulladtak a repülőteret megvilágító fényszórók és pilótám még egy utolsó motortúrapróbát tartva, egy kis időre visszahúzta a gázszabályozót, majd a jeladáskor rákapcsolt s gépünk nekifutott a sötétségnek. A gép lassan emelkedett. Erősen érezte a szokatlan 100 kg-os súlytöbbletet. A repülőtér felett szokásos kör helyett is kettőt kellett végeznünk, hogy a repülőteründtől délre fekvő alacsonyabb hegyek magasságát elérjük és irányt vehessünk Valóna felé.

Az indulásnál úgy tűnt fel, hogy koromsötétség van, de mire elértük az előírt 600 méteres magasságot, szemem is hozzászokott az esti szürkülethez s jobbra tekintve könnyen felismertem az Adria szürkés itt-ott megvillanó víztükrét. Bombáim rendezgettem, majd erősen figyeltem előre, hogy a Vojusa folyót idejében megpilanthassam hogy időnk legyen pontos irányt venni a hídra.

Fierri felett, dacára a sötétségnek, már egészen jól láttam a Vojusát és számolni kezdtem a torkolattól visszafelé a kanyarainak számát, hogy pilótámat pontosan ráirányíthassam a célra, — a folyó ötödik kanyarának közepén álló pontonhídra. Repülési irányunkon keveset kellett helyesbítenünk. Úgy láttam, ha irányunkat most megtartjuk, pontosan a híd hossztengelye felett fog gépünk elrepülni. Még meg sem határoztuk véglegesen az irányt, amikor robbanások fénye villant a sötét égbolton. Az előttem haladó gép most került a légelhárítóütegek hatáskörzetébe. Valona körül most gyulladtak ki a fényszórók s idegesen ide-oda cikázó fénykévéikkel keresték a gépet, amely 2200 m-es magasságban repült. Valamivel később a srapnellek robbanásának felvillanásai mind gyérebbek lettek. Ebből arra következtettem, hogy az előttem haladó gép most már távolodik Valónától. Pillanatok mulva messze a fejünk felett láttam egy srapnellrobbanás felvillanását. Ez már a mi gépünknek szólt. Az ellenség elhárítóütegei gépünket is 2000 m-en felüli magasságban vélték s srapnelleiket annak megfelelően időzítették. Ez a tudat megnyugtatott s tudtam, hogy csak egy véletlen telitalálat okozhatna bajt. Erre azonban nem került sor.

A híd előtt mintegy 100 méterrel dobtam ki az első bombámat, s rögtön utána a másodikat. Ugyanekkor felvillant alattam a becsapódó bombám robbanásának fénye. A híd elejének magasságában, de attól körülbelül 50—60 méterrel balra. Második bombám ugyancsak balra esett a hídtól s a folyó medrébe csapódott. Robbanása hatalmas gejzirszerű víztömeget lökött a magasba. Most erősen figyeltem, hol látok valami támpontot (feltűnő célpontot), aminek alapján a következő rárepülésemet helyesbíthetném. Sajnos, a sötétségben ilyet nem tudtam felfedezni, de meg nem is volt időm ilyesmivel már foglalkozni, mert Valóna felé értünk.

Keletről megkerülve a várost, most irányt kellett vennünk a kikötőberendezés felé. A kikötőben horgonyzó hajók tisztán kivehetők voltak. Három nagy, két közepes hajó és mintegy 15—20 kisebb-nagyobb bárka horgonyzott a kikötőben. Természetesen a nagyhajókat választottuk célnak, már csak azért is, mert ezek az új móló mellett állottak és bizonyára kirakodóban voltak. Amikor a móló felé ért gépem, egyszerre ejtettem ki mindkét bombámat, melyek a mólóra csapódva robbantak, komolyabb kárt azonban nem okozhattak, mindössze egy kisebb tárházszerű alkotmány borult lángba. Az ellenséges fényszórók most elkapták gépünket és tűzérségük srapnelljei is mind közelebb robbantak, de veszélyeseknek nem látszottak, mert kikerültünk hatáskörzetükből. Most, hogy feladatom végeztem, a parancs szerint a tenger felett kellett hazatérnünk. Keletre nézve láttam, hogy az utánam következő gépet most vették tűz alá az ellenséges elhárító ütegek. Ezután kigyujtottuk irányfénylámpáit gépünknek, hogy úgy közelítsük meg repülőterünket, ahol közeledésünkre kigyulladtak fényszóróink. Simán szállt le a gép. Leadtam jelentésemet és máris új üzemanyagot vettünk fel, beraktuk az újabb bombákat is és vártuk, hogy ismét indulhassunk.

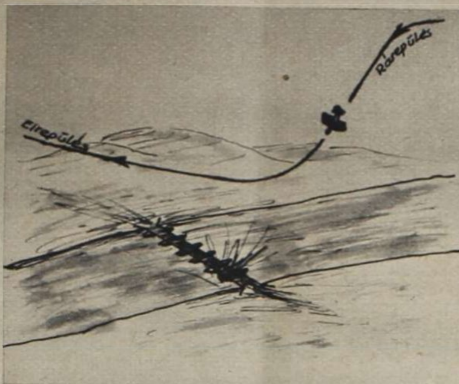
Következő három repülésem csaknem pontosan úgy játszódott le, mint az első. Utolsó repülésemnél már jól láthattam a valónai kikötőberendezésekben okozott rombolásokat. Szerencsére az egész támadás részünkről veszteség nélkül lett végrehajtva.

1918 agusztus 7. — Hajnali 4 óra 55 perckor indult az utolsó gép. Mindegyik négyszer fordult meg az éj folyamán. Ledobtunk körülbelül 250 bombát, mintegy hat és félezer kg súlyban. A támadás tervszerűen a Vojusán levő pontonhíd és Valóna kikötőberendezése között oszlott meg. A utolsó gép, amelyet a német repülőszázad parancsnoka vezetett, fényképezte a támadási célpontokat. Támadásunk Valóna kikötőberendezése ellen igen hatásos volt, amit a fotófelvételek is igazoltak. Egy nagyobb hajó elsüllyedt. A többi azonban csodálatosképen sértetlen maradt, vagy legalábbis úgy láttuk a fényképen. Annál jobban megrongálódott az új móló s az azon épült tárházak kevés kivétellel mind leégtek. Kevesebb szerencsével és eredménnyel végződött a Vojusa-híd bombázása, 128 rádobott bombából egy sem talált, mert a pontonhíd a fénykép szerint teljesen sértetlen maradt.

Délelőtt 11 órakor megjelent repülőterünkön a német vezérkar és a Pflanzer-Baltin hadseregcsoport vezérkari urai. — Tiszti gyűlés. — Úgy a német tisztek, mint a mi uraink nagy dicséretre és kitüntetésre is számítottak. Sajnos, nem így történt. Dicséret helyett a németek vezérkari főnöke szigorúan megfedett valamennyiönket, főleg a német tiszteket, hogy nem elég gondossággal teljesítettük a parancsot, mert a pontonhíd, amelynek szétrombolására különös súlyt helyezett, sértetlen maradt. Hiába volt minden mentegetődzés és érvelés (főleg a sötétség), nem tudták meggyőzni és megbékíteni. Miközben elgondolásait (főleg a német tiszek felé) kifejezésre juttotta s a támadásra vonatkozóan fejtegette, egyik megállapításánál elmosolyogtam magam. Mérgesen rámnézett és éktelen haragra lobbant. Én nem tudtam mit válaszoljak, védekezzem, vagy bocsánatot kérjek, mígnem századparancsnokom mentett ki zavaromból, tolmácsolva a szavait, de ugyanakkor ő is megfedett a komoly pillanathoz nem illő magatartásomért. Mentegetőzni próbáltam és előadtam, hogy én a hídat egészen másképen vélem szétrombolhatni. Védekezésem ismét parancsnokom tolmácsolta, de erre a német vezérkari ezredes úr még nagyobb haragra gyulladt. Szavaiból csak e két szót jegyeztem meg: haditörvényszék, vagy német vaskereszt.

Parancsnokom felvilágosított a helyzetről és úgylátszott sajnál, hogy e helyzetbe kerültem. Én azonban jelentettem tervemet és engedélyt kértem annak azonnali végrehajtására. Hozzájárult.

Alig félóra mulva 2 vadász kíséretében (M. főhadnagy és A. tiszthelyettes) egy magyar gyártmányú, úgynevezett »furnir Lloyd« (82.25. számú) repülőgéppel indultam tervem végrehajtására. Ez volt kedvenc gépem és igen jó gépnek tartottam, dacára, hogy idősebb bajtársaim úgy nyilatkoztak róla, hogy az nem alkalmas hadihasználatra. De volt e gépnek egy szerintem igen jó tulajdonsága és előnye. Már alig párfokos siklóban olyan sebességet lehetett belőle kihozni, amellyel a legújabb típusú gépek



sem rendelkeztek. Pilótám, B. tizedes, akinek még alig volt pár ellenségfeletti felszállása, de ügyes repülő, aki minden parancsomat vakon teljesítette. Vele beszéltem meg tervemet, aminek lényege a következő volt: a vázlat szerint balról elhaladva a híd felett 1000 méteres magasságból az ellenség oldaláról leállított motorral csinálunk egy meredek siklót a célra. Kb. 50—100 m magasságban vetem ki a két bombát, ha célba esik a híd s ugyanakkor szökkenjen a gép a siklásból a magasba. B. tizedes nagyszerűen vezette a gépet. Pontosan betartotta utasításom s így az első alárepülésnél vethettem a bombákat. Amikor a zuhanásából kiemelte a gépet, saját csapataink felé repültünk kis magasságban tovább, majd egy nagy kört írva le 800 m körüli magasságban, visszatértem a célhoz, hogy az eredményt láthassam. A híd eltűnt, a víz színén itt-ott gerenda és deszkadarabok úsztak nyugat felé s a híd eredeti helyétől kissé északnyugatra, a parton volt még egy-két felborult, roncsolt ponton és fatörmelék látható. Az ellenőrzésemre utánam küldött német gép megfigyelője fényképezte a hatást s a vadászunk fejem felett keringett s várták, mikor térek hazafelé.

Leszállás után leadtam jelentésem, amit a német fénykép mindenkép igazolt.

Parancsnokom ezután kihallgatásra vezetett elő a Pflanzer-Baltin hadseregcsoporthoz, ahol dícséretet kaptam.

*

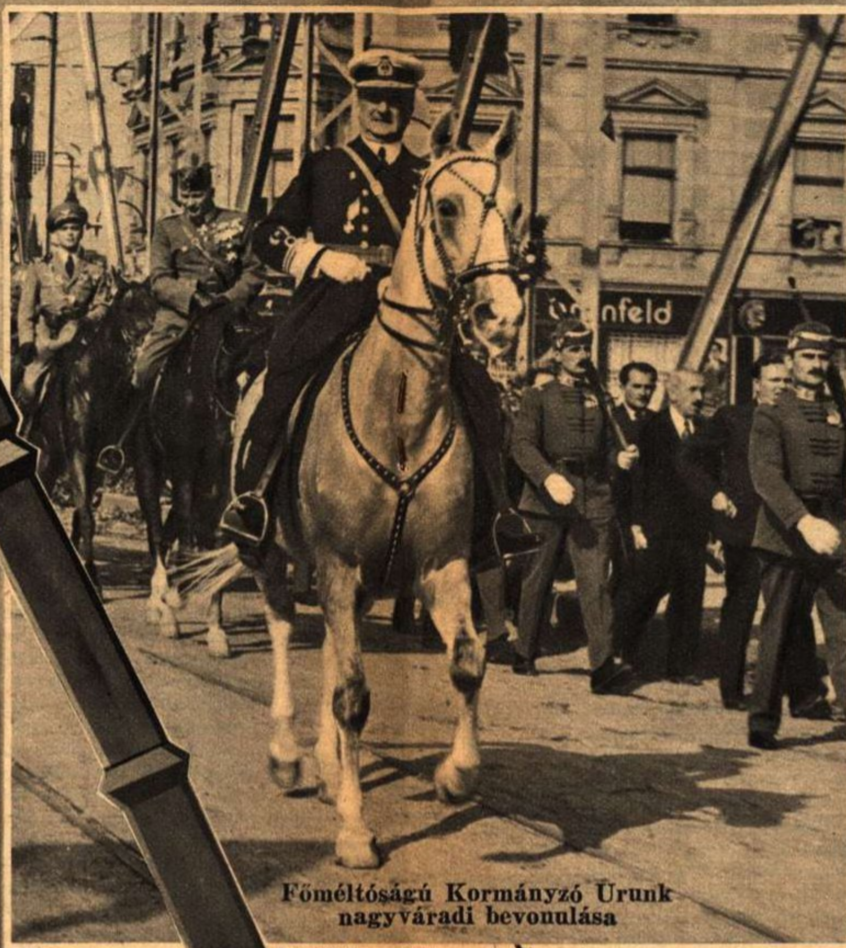
Most három napot át kell ugranom a naplóban. Ott találom meg annak megörkítését, hogy a német vezérkar főnöke által beigért német vaskereszt II. osztályát bajtársam megkapta. Ugyanott olvasom azt is, hogy M. B. főhadnagy az őt kísérő vadászok egyike is ugyanezen alkalomból kapta meg a német vaskeresztet. B. I. tizedes pedig a nagy ezüst vitézségi érmet. Nekünk magyaroknak szolgáljon büszkeségünkre az, hogy ez a bombázó harcmodor a magyar bátorság, vakmerőség és önfeláldozás megnyilatkozásával ma a németeken keresztül találkozik az egész világ csodálkozásával.

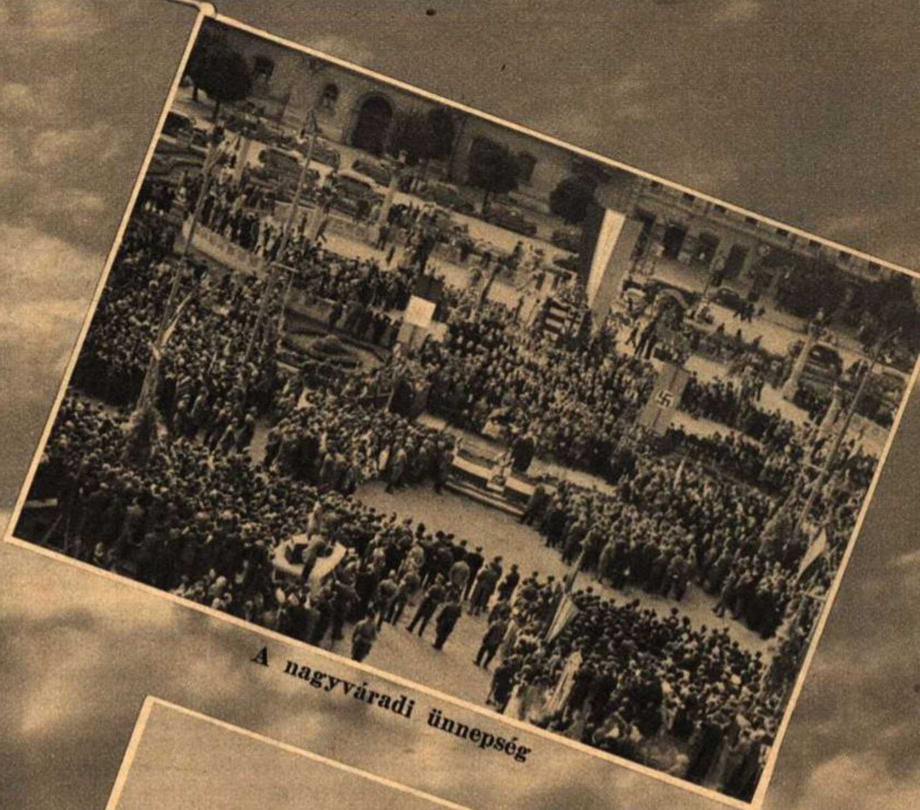
A bombát vető Z. G. megfigyelő hadnagy és pilótája, B. I. tizedes, valamint az őt vállalkozásban biztosító és kísérő vadászpilóta M. B. főhadnagy, mindhárman magyar fiúk, kik ma is itt élnek szerényen és névtelenül sorainkban.

Krónikás

KELET VISSZATÉRT

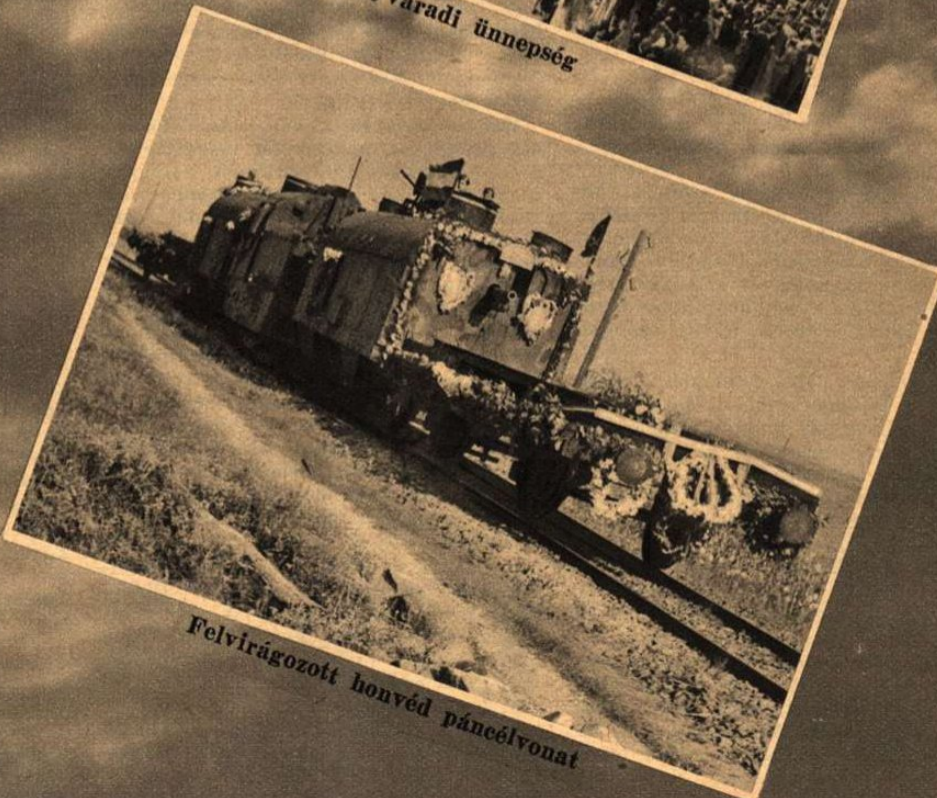

Honvédtüzéreink bevonulása


Főméltóságú Kormányzó Urunk nagyváradi bevonulása


A nagyváradi ünnepség

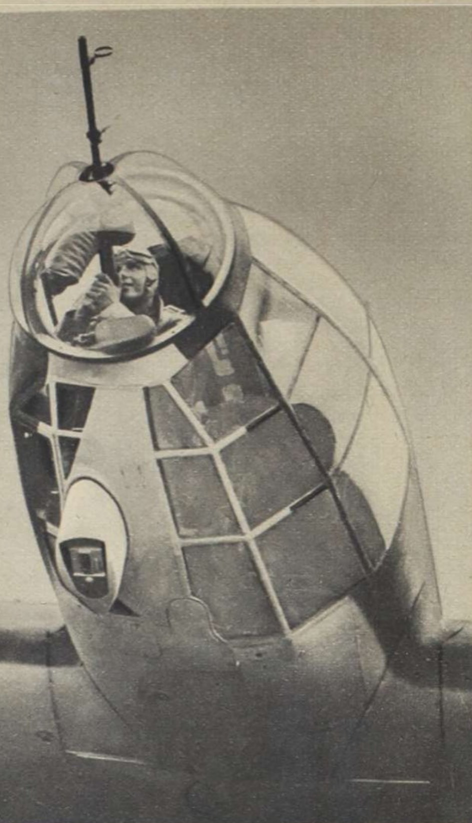

Gyalogságunk Erdélyben




Felvirágozott honvéd páncélvonat


A bevonuló csendőröket lelkesedéssel fogadják

(A MFI felvételei)



REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

Ismét egy beszámoló a sok közül. Szerényen, egyszerű szavakkal mondja el élményét N. őrmester, egy He. 111. pilótája.

Gyönyörű kék az ég, kristálytiszta a levegő. Mélyen Heinkelünk alatt verőfényben úszik a Compiègne—Soissons vasútvonal. Olyan a vidék, mint egy hatalmas, kiterített tarka szőnyeg. De a békés hangulatot egyszerre fekete és fehér robbanó felhőcskék zavarják meg. Nem a legbarátságosabb fogadtatás, annyi bizonyos, azonban ezt a »tűzvarázst« már megszoktuk a két hét óta naponta megismétlődő ellenség feletti repülések alatt.

Megfigyelőnk lefelé kémlel, majd időnként a térképet szemléli nagy figyelemmel, melyen a megtámadandó célpontokat piros ceruzával berajzolt körök jelölik. Tehervonat! harsogja egyszerre a megfigyelő hangja a fejhallgatóban. Valóban, többezer méteres magasságból kitűnően látszik a pályatesten lassan döcögő hatalmas szerelvény. Mintegy háromtucatnyi teherkocsit vontat a fehér füstoszlopot égnek eregető mozdony.

A He—111. bombatárainak fedőlemezei már nyitva vannak. Még egy pillanat és már záporozik is a testet öltött reggeli jókívánság. Most jobb- és baloldali kötelékszomszédunk eregeti lefelé rakományát. Bukdácsolnak a szürke csomagok, majd terelőlapjaik adta helyzetüben enyhén himbálódzva szédítő gyorsasággal kisebbednek. Valamennyien feszülten figyelünk lefelé. Pillanatok alatt többszáz méter hosszú, robbanások alkotta por, füst és törmelékfal szökik a magasba a vonat előbbi helyéről. Mint egy iszonyú ökölcsapás dobja feljebb 50 méterrel a gépet a légnyomás, mely az egész köteléket alaposan meghintáztatja. Még a mögöttünk jövő rajok is kapnak belőle.

Néhányan körözni kezdtünk az eset helyszíne felett. A füst- és porfelhők eloszlása után ismét letekintünk, de a szerelvénynek és egy négyszázméteres pályatestnek nyoma sincs. Mintha elfújták volna még a töltést is. Egy lőszerszállító vonatot csíptünk el...

✱

A vérvörösen lebukó nap korongja éppen a látóhatárt érintette, amikor kötelékünk parancsnoka utolsó megbeszélésre szólította magához embereit a kitelepített repülőtér parancsnoki sátrában. Mialatt a támadáson résztvevő tisztek a részleteket megbeszélik, lelkiismeretes és gyors szerelőkezek mégegysze végigvizsgálják a hatalmas motorokat, ellenőrzik a bombarakományt, végigsiklanak a betöltött géppuskák hevederein.

Nem először repülnek a nehézbombázók Gibraltár felé, de ez a mai út bonyolultabb az eddigieknél. Koromsötétben kell az első órákat lerepülniök, ugyanis a hold ebben az évszakban későn kezdi el vándorútját az égbolton. Úgy repülnek a gépek, mint számtalan békegyakorlat egyikén. Nagy magasságban nagy tér- és távközökkel zúgnak céljuk felé. Szürke testük lassan beleolvad az alkonyatba.

Már teljesen sötét van. Az előttem ülő pilótát és megfigyelőt megvilágítja a szereléknfal műszereiről áradó halványzöld foszforos fény. Mozgásban van valamennyi műszer kis mutatója. Magasságmérő, sebességmérő, bedőlésmérő, kompassz, vezetőnk titokzatos tanácsadói működnek, melyek a minket körülvevő sötét ürességben az egyedüli kapcsolatot jelentik az alól elterülő földdel. Tekintetem most a vezetőülésben ülő két alakra téved. A nehéz bőrsapka és oxigénlégző-berendezés, a csizmák és a vastagon bélelt vászonzubbonyok rég letűnt idők mondáinak hőseit juttatják eszembe. Két órája repülünk, még nem látszik semmi, de navigátorunk számításai kimutatják, hogy a Baleárok közelében járunk.

Közeledik a spanyol part. Széles felhőréseken egy világítótorony felvillanó, majd ismét kialvó fénye látszik. A tájékozódás most már komoly feladat elé állítja rajunk pilótáit. Rádiókészülékek, melyekkel eddig egymásközt az érintkezést fenntartottuk, hallgatásba merültek, nehogy az ellenség lehallgató állomásai idő előtt tudomást szerezzenek jövetelünkről. Egy újabb felhőrésen át alaktalan tömegek tornyosulnak fel majdnem a mi magasságunkig. A Sierra Nevada. Nyugat felé számtalan apró fénypont, spanyol falvak és kis városok, de bombázóink hatalmas ívet írnak le; továbbra is a tenger felett maradunk, hogy annál nagyobb legyen a meglepetés. Gibraltár már nincs messze. Meghatározott jelre a támadáshoz szükséges összes intézkedések megtörténnek a gépeken. Bár rádióösszeköttetés nincsen, mégis minden a legnagyobb rendben folyik le. A gépek parancsnokai az utolsó részletet is megbeszélték. Megindul tehát a felhúzott óramű. A fedélzeti távbeszélőn át rövid utasítások, parancsok hangzanak el, és a vezetőfülkéből a bombacélzóhoz, géppuskalövészhez és viszont. A géppuskák biztosítékait megoldották, s a bombacélzók elfoglalták helyeiket.

Egy város fényei tűnnek fel alant. Néhány perc és alant hosszú keskeny félsziget nyomul be a tengerbe: Gibraltár. Az ókori Herkules oszlopát világítja meg a sápadt holdfény, néhányszáz méterrel lejjebb ereszkedünk, a vezérgép a cél felé fordul. Észrevettek! Sugárszerűen röppennek fel az első nyomjelző légvédelmi gránátok. Fényszórók villannak és mint keskeny fehér ujjak tapogatják végig az égboltot. Nos, ez alkalommal őrködtek az angolok, azonban ez nem tart vissza bennünket attól, hogy rá ne lépjünk a brit oroszlán tyúkszemére; kikötőberendezések, erődművek és hajóegységek most is megkapják a magukét. Lassan dolgozott a figyelőszolgálat. Kötelékeink első gépei már pontosan a kikötő felett voltak, mikor az angolok észbontó légvédelmi tüzet nyitottak. Mint egy fortyogó boszorkányüst, olyan az ágyúk tüzétől az egész hegy. Már az első bombáink célba találtak és lobogó lánggal ég a kikötő nyugati része. Zárótüzet lőnek a Tommyk. Minden erődből légvédelmi gránátok nyomjelző tűzcsíkjai rohannak felénk, de eredmény nélkül. Még jobban rárepülünk a célra. Bombasorozatok hagyják el a gépeket, lángok villannak alattunk, sárga füstfelhők gomolyognak. A vad elhárító tűzben és a robbanások füstjében már nem tudjuk megfigyelni az egyes találatokat.

Szomszéd gépünk találatot kap, egy közelében felrobbanó gránát megrongálja a magassági kormányt és nagy darabon feltépi a jobbszárny borítását. De a bombázó továbbrepül és épségben eléri a többi géppel együtt támaszpontját.

Veszteségünk nincs. Magunk mögött hagytuk már a poklot. A motorok működése kifogástalan. A holdfény beezüstözi a gépeket és mélyen alattunk a tengert. Még hosszú az út hazafelé.

✱

— Figyelem! Figyelem! Leszállómezőt szabadon hagyni! — hallatszik a re-





pülőtér rádiószobájának hangszórójából egy motorzúgástól kísért hang — hibás kormányokkal érkezünk. Előreláthatólag hasleszállás lesz. Tűzőrséget és mentőket készenlétbe helyezni. Végeztem.

Pillanatok alatt megtörténnek az öszszes intézkedések. A feketeruhás kiszolgáló személyzet elfoglalja a kijelölt helyét. A feszült várakozás ideges hangulata beszélgetésekben oldódik fel.

— Csak tegnap jött vissza a javításból a He — jegyzi meg az egyik szerelő — és máris újból megsérült volna? — Belgium felé ment távolfelderítésre, — folytatja egy másik — de, úgylátszik, »kifogott« valamit.

Találgatásokkal, reménykedéssel telnek a percek. Szinte észrevétlenül érkezett a repülőtér felé egy He—111. Futóműve szabályszerűen kint van. Vezetője erősen kilebegteti, majd óvatosan leteszi a gépet, mely egyre lassabban gurul.

— Ez nem az! — mondja az egyik és a többiek osztják nézetét. — De ez az, törzsőrmester úr! — kiáltja egy kis tizedes a tömegből — megismerem a zöld légcsavarjairól.

Igaza volt a tizedesnek. A várakozás perceiben, míg a gép egészen begurult, mindenkinek feltűnik rajta valami. Az egyik szerint túl sokáig lebegett, egy másik megjegyzi, hogy sokáig gurult. Ismét mások »egészen biztosan« találatokat vélnek rajta felfedezni. De majd elválik. Hatalmas gránáttépte lyuk van a szárnyban. Az időközben kiszálló legénységnek sejtelme sincs arról, hogy életük csak egy hajszálon függött. Nyolc cm-es bedöglött légvédelmi gránátot hozták haza a szárnydúcokban beékelődve. Kora reggel felderítő útra indultak és Namur felett erős légvédelmi tüzet kaptak, mely a felhőkbe kényszerítette őket. De ismételten megkísérelték a Lüttich—Namur-vonal lerepülését, hogy felvételeket készíthessenek. Negyedszer repültek már a genti vonalon, javában működött a sorozatfelvevőgép, mikor az enyhe fordulóban levő gép erős ütést kapott, mely egészen oldalt taszította. — Légvédelmi gránát! — villant át a vezető agyán.

A kormányszervek megmerevednek. A gép nem kormányozható. A megfigyelő főhadnagy a kormányhoz ugrik. Segít a szerelő. Három erős férfi nekifeszül ten, teljes erőből húzza az oldalra dőlt zuhanó gépben a kormányt. Verejték lepi el az arcokat. Hála Isten! megmozdult. Lassan vízszintesbe jön a nagy madár és ami a legörvendetesebb, motorjai változatlanul működnek tovább, pedig az egyik közelében mintegy 30 cm átmérőjű lyuk tátong.

Nehezen bár, de elegendő kormánynyomással érkezett haza a gép. A szerelők és a legénység figyelmesen megvizsgálják a sérülést. Jobboldalon a belépő él és az üzemanyagtartály között ment be a gránát, átcsúszott a behúzott futómű merevítésén és... bedögölve megakadt a motorrögzítő dúcok egyikében. Ha útját folytatja, éppen a pilótát és figyelőt vitte volna el. A 25 cm hosszú és 8 cm-es kaliberű »halacska« most ártatlanul pihen a pilóta kezében. Ha a futómű nem szabadul ki a gépet ért ütés következtében, a hasleszállás beláthatatlan, azaz igen is belátható tragikus következményekkel járt volna. Hiába, disznó szerencse kell a repüléshez. Vagy valami más?

*

M. századost, a legeredményesebben harcoló német vadászrepülők egyikét, aki az elsők közt kapta meg a Vaskereszt lovagkeresztjét, június 5-én 25 légigyőzelme után francia terület felett gépével lelőtték. Ejtőernyővel kiugrott és hadifogságba került, ahonnan a fegyverszünet megkötése után tért vissza hazájába. Utolsó légigyőzelméről és lelövetéséről az alábbiakban számolt be a P. K. egyik munkatársának.

— Még ennek a kettőnek is le kell jönnie — gondoltam magamban, amikor a vadászoktól kísért francia felderítő mellett már csak egy Bloch-vadász röpködött. Rámegyek a vadászra, de túl nagy a sebességem, már nem tudok lőni, mert közvetlenül felette vagyok. Tisztán látom a pilótát, amint mozdulataival a felderítőt követi. Könnyedén feléje fordítom a Messerschmittet; most felnéz, észrevesz, ijedten bedönti gépét, lecsúszik és teljes gázzal hanyatt-homlok elmenekül. Hiszen csak ezt akartam. Megnyílt az út a felderítő felé. Támadásba megyek át. De az a fickó is érti ám a mesterségét ott elől.

Pilóta a javából, annyi bizonyos. Alacsony repülésben kergetem végig egy falu felett. Alacsonyabban vagyunk a templomtoronynál. Dombok közt kanyargó folyó völgyében vágtatunk tovább. Rövid pillanatokra célba tudom venni. Ropognak a gépágyúk. Hála a »Me« fordulékonyságának, az utolsó pillanatban, élére állítva suhanok át két nyárfa közt. Már ötven méterre beértem a franciát. Belerántok a kormányba — »átugrottam« egy telefonvezetéket. Egy méter magasan süvítünk egy hatalmas rét felett. Most végre újból célbavettem... Tompaszög alatt repül a földbe a felderítő. Nem marad más belőle, mint egy, pillanatok alatt keletkező, 30 méter hosszú tűzgöngyöleg. Ez sem visz több felvételt haza.

Kötelékem másik két gépe csatlakozik hozzám. Már csak negyedórára való üzemanyagunk van, tehát teljes sebességgel tartunk hazafelé, ismét alacsonyrepülésben. Paccs! Koppan egy veszélytelen puskagolyótalálat valahol a gépen.

Leszállás után az első szerelő diadalmas mosollyal festi fel a huszonötödik légigyőzelmet jelentő csíkot a többi mellé gépem vezérsíkjára.

Negyedhatkor újból gépben ülök egy kötelék élén. Útirány: Amiens. Időnk már vége felé jár, fogy az üzemanyag, de még egyetlen kokárdásszárnyú madarat sem láttunk a 7000 méteres magasságból. Irányt változtatunk támpontunk felé, amikor egyszerre hat, egymástól egyenlő távolságra levő pontot veszünk észre, valamivel kisebb magasságban. A pontok nagyobbodnak. Hat Moranne. Miközben rájuktámadunk, két másik »Me«-rajt pillantok meg, amint a francia vadászok felé húznak. Ők előbb érkeztek, övék az elsőbbség, mi addig várakozó és szemlélődő álláspontra helyezkedünk. Vad fordulózás kezdődik, melynek hősies küzdelem után néhány Moranne áldozatul esik. Egy Messerschmitt égve zuhan lefelé. Pilótája a kinyílt ejtőernyő kötelein himbálózik.

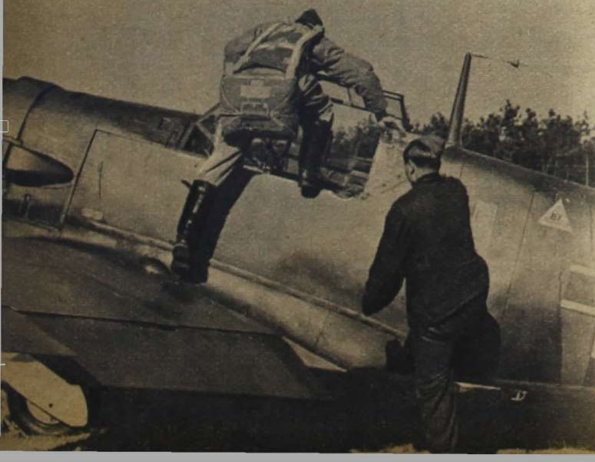
Most már én is beleavatkozom. Három vadászunk eddig eredmény nélkül kergetett egy Moranne-t. Most előttem van és pillanatok alatt célbaveszem, de mielőtt megnyithatnám rá a tüzet, máris oldalt lecsúszik. De ez még nem elég. Amint alám ér, felrántja a gépét és tüzel. Mennydörgős... már megint oldalt mögöttem van. És még ráadásul lő is. Azonban még messziről.

Sikerült leráznom a kellemetlen kísérőt. Felrántottam a Messerschmittet és a Nap felé repültem. Valószínűleg elvesztett szem elől, mert ellenkező irányban elkanyarodott és délnek tartva, egyre kissebbedve eltűnt.

Lejjebb még két német gép kergetődzik egy Moranne-al, azonban ennek sikerül zuhanórepüléssel kivonnia magát a küzdelemből. Körülbelül 800 méteren vagyok. Egyszerre roppan és villámlik valami előttem a zárt vezetőülésben, úgyhogy egy pillanatra elfeketül velem a világ. A találat összezúzta a gázkart, megrongálta és kiütötte kezemből a kormánybotot, mely előrevágódik. Gépem bedől és zuhanni kezd. — Ki innen, mielőtt még valami komolyabb baj lesz! — villant át agyamon a gondolat. Megrántom a kioldófogantyút és az ülés üvegburkolata lerepül. A vadász egy billenése alkalmat ad, hogy megszabaduljak a bekötőhevederektől és kiugorjam a gépből. Szabadon zuhanok, — egy rántás a kibontózsinóron: még mindig semmi... Kimndhatatlan ijedtség jár át egy szempillantás alatt — kezeim görcsösen felfelé nyúlnak, de már kinyílt az ejtőernyő. A motorzajhoz képest szinte szokatlan csend vesz körül. Békésen himbálózom lefelé. Gépem most ért le. Mielőtt földhözütődnék, még egyszer felágaskodik a levegőben, majd a talajhoz csapódik, felrobban és törmelékei lángralobbannak. Hűséges társam, mely a huszonöt légigyőzelemhez segített, nincs többé.

Minden zavaró körülmény nélkül értem azután földet mintegy 60 kilométerre a front mögött, Compiègne-től nyugatra.

Ford. Sebesics László





REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS-LÉGI POLITIKA

Az olasz repülőmérnöki kar állományát egy 1937-beli rendelet szabályozta. A légi erők mérnökkara 1941 június 1-ig a következőkből fog állni: 1 vezérfelügyelő (hadtesttábornok), 2 altábornagy, 5 vezérőrnagy, 30 ezredes, 74 alezredes, 62 őrnagy, 307 százados és 258 főhadnagy. A teljes létszám: 739 fő.

✱

Ejtőernyős csapatok az Egyesült Államokban. Stimson hadügyminiszter kijelentése szerint Amerika is megkezdte az ejtőernyős csapatok felállítását. A csapat egyelőre még csak 48 főből áll.

✱

Kanada hadügyminisztere, Norman McLeord Rogers repülőbaleset áldozatául esett.

✱

Lindbergh a politikai arénában. Noha az Egyesült Államok kormánya Angliának hatékony segítséget nyujt különböző hadianyagok — elsősorban repülőgépek — szállítása által, a polgárság tekintélyes része nagy erőfeszítéseket tesz, hogy Amerikát az európai konfliktustól távoltartsa.

Az utóbbi irányzat egyik kimagasló képviselője Lindbergh ezredes, — az ismert óceánrepülő — aki hazájában politikai ellenfeleinek fenekedései ellenére is, határtalan tekintélynek örvend. Lindbergh új politikai pártot alapított, amelynek célja Amerika távoltartása a háborútól. Néhány nappal ezelőtt tartott első beszédében az Egyesült Államok semlegessége, a fegyverkezés megindítása és ugyanakkor a világbéke biztosítása mellett tört lándzsát.

✱

Légügyi miniszterek haditörvényszék előtt. Amint ismeretes, Franciaország valamennyi vezetőjét haditörvényszék elé állítják, akiket a francia összeomlás miatt felelősség terhel. A haditörvényszék tagjai között szerepel Watteau repülő tábornok is, a Francia Aero Club egykori elnöke, míg a haditörvényszék elé állítottak között Daladier, Reynaud, Mandel, Léon Blum társaságában ott találjuk Guy La Chambre és Pierre Cot légügyi minisztereket is. Az utóbbiról egy időben az a hír volt elterjedve, hogy meggyilkolták.

✱

Orosz repülőtámpont a sarkvidéken. Az oroszok a Beringtenger egy szigetén: a Nagydiomédán repülőtámaszpontot építenek. A támaszpont másfél km-re esik a Kisdiomáda szigettől, amely már amerikai terület.

✱

Mandzsukuo légi erői. A Mandzsukuóban állomásozó japán légierőkön kívül a japánok most az önálló mandzsu légierőket is felállítják. Főleg vadász és légvédelmi tüzérségi alakulatokról van szó. Ezenkívül egy repülőiskolát is felállítanak.



Egy német DO 17 távolfelderítő és bombázó gép alacsony támadást hajtott végre egy délangliai város ellen. Ezt a felvételt hozta haza



A Ju 90-es Junkers utasszállító gép két motor leállítása esetén is üzembiztosan repül célja felé

✱

KATONAI REPÜLÉS

Newyork légvédelme. Newyorkban terveket készítenek elő a hétmilliós város légvédelmének megszervezésére. A tervek között óvóhelyek berendezése, továbbá 87.000 főből álló tűzoltó segédcsapatok felállítása és a lakosság egy részének kitelepítése szerepel.

✱

Az olasz műemlékeket sárga alapon fekete-fehér háromszöggel jelölték meg, hogy ezeket az örökbecsű művészi és történelmi értékeket a lehetőség szerint megóvják a légi támadásoktól. A figyelmeztető jelzést az ellenségnek is tudomására hozzák.

✱

Az olasz légierőknél rendszeresítésre kerülő nyolc új repülőgéptípust Guidoniában bemutatták Mussolini előtt. A bemutatott típsok között a következők szerepeltek: két vadászgép, két nagysebességű és nagy működési sugarú bombázó, egy többfeladatos gép, egy szállító és egy vadász-gyakorló gép.

✱

A német zsebcirkálókon Arado Ar 196 típusú felderítő vizirepülőgépeket rendszeresítettek, amelyeket katapult-szerkezet röpít a levegőbe. Ugyanezek a repülőgépek már a norvégiai hadműveleteknél is szerepet játszottak.

✱

Légzőkészülék ejtőernyőugrók számára. A rochesteri Mayoklinika az amerikai természettudományi társaságban bejelentette, hogy olyan légzőkészüléket szerkesztett, amely nagy magasságból történő ejtőernyőugrásoknál előnyösen alkalmazható. A készülék kis méreténél fogva, zsebben is elfér és önműködően nyílik abban a pillanatban, amint hordozója kilép a repülőgépből és ejtőernyője kinyílik. Működésének időtartama 10—15 perc.

✱

Hollandia vesztesége. Az augusztus elsejei német hivatalos jelentés szerint az öt napig tartó német-holland háborúban a hollandok vesztesége 2890 halott, 6889 sebesült és 29 eltűnt volt. (A 100.000 halottról szóló holland híradás tehát kacsának bizonyult.) *A Rotterdam ellen intézett légitámadás* — a városi hatóságok megállapítása szerint — *619 halálos áldozatot követelt.*

✱

Argentinában 45 repülőiskolát állítanak fel.

✱

A francia repülők bátor magatartását igazolja az a körülmény, hogy két repülőtábornok: Pinsard és Girier is súlyosan megsebesültek a németekkel vívott légiharcokban.

✱

Az olasz repülőtámadások gyakori megismétlődése miatt Haifában elzárták a Mezopotá-



Az angol bombatámadások Berlin lakónegyedei ellen irányulnak. Képünkön látható kórházat és templomot gyujtóbombákkal felgyujtották

miából (Irakból) odavezető olajvezetéket. Ezáltal a Földközi-tengeren működő angol tengeri és légi erők üzemanyagellátása veszélyeztetve van.

*

Angliának egyre több nehézséget okoz, hogy Afrikában és a Közel-Keleten lévő szárazföldi, tengeri és légi erőinek lőszer- és egyéb hadianyagszükségletéről gondoskodjék.

*

Az angol amerikai szerződés szerint az Egyesült Államok Angliának 50 darab — egyenként 1200 tonnás — használt állapotban lévő torpedórombolót adnak át. Ezzel szemben Anglia az Egyesült Államok hadereje részére biztosítja azt a jogot, hogy Ujfoundlandon, a Bermudákon, a Bahama-szigeteken, Jamaikában, St. Lucián, Trinidadon, Antiguán és Brit-Guyanában légi és tengerészeti támaszpontokat létesitsen.

A rombolók átadása már megkezdődött. A támaszpontok létesítésének kivizsgálására vegyes angol-amerikai bizottságokat küldtek ki a helyi viszonyok tanulmányozása végett.

LÉGIFORGALOM

A német Luft-Hansa repülőgépállományának értéke: 23 millió márka. 1939-ben 17 millió márka értékű repülőgépeket szereztek be. (Főleg négymotoros Focke Wulf Fw 200 és Junkers Ju 90 — típusú gépeket.) Az 1939-es csonkaév üzemi eredményei a következők (zárójelben az 1938. évi adatok.) Utasok száma: 243,000 (255.000). Posta: 5 913.000 kg (5,289.000). Áru: 1,026.000 kg (1,322.00). Poggyász: 408.000 (388.000). Forgalmi bevétel: 26,470.000 (28,670.000) RM. Állami támogatás: 21,459.000 (23,450.000) RM. Nyereség: 8,850.000 (10,720.000) RM.

*

Anglia használt forgalmi repülőgépeket is vásárol Amerikában. A vásárlás célját egyelőre nem tudják. Az egyik vállalattól 5 kétmotoros Lockheed Elektrát, a másiktól 10 kétmotoros Boeing-gépet vásároltak meg, sőt egy magánember is eladta az angol kormánynak jó pénzért »*Guba*«-típusú (nomen ist omen), Consolidated-gyártmányú kétmotoros repülőyachtját, amelyet alluminiumfuvarozásra akarnak felhasználni Amerika és Anglia között. A gép 3.5 tonnát tud egyszerre átszállítani.

*

Az Egyesült Államokban 1940 július 1-én vezetett nyilvántartás szerint 2655 volt a repülőterek száma. Ezek közül 20 állott a hidtengerészet és 58 a szárazföldi légierők szolgálatában. 646 városi és 495 közforgalmi repülőtér. A közbeeső leszállóhelyek száma: 282, a szükségleszállóhelyeké: 653. A többi magán- és vegyes rendeltetésű repülőtér. Fél év alatt 404 új repülőtér létesült. Kaliforniában van a legtöbb repülőtér. Szám szerint: 168.

*

A kétszázadik óceánrepülést hajtotta végre augusztus 5-én a Pan American Airways-társaság Amerika és Európa között. A vállalat tizennégyhónapos fennállása alatt 1,200.000 km-t repült baleset nélkül, viszonylag jó menetrendszerűséggel. Az utasok száma 2600, a levélpostai küldemények száma 12,300.000 volt.

A társaság az európai veszélyeztetett területekről hazatérő amerikaiak hazaszállításában jó szolgálatokat végzett. A forgalmat négymotoros Boeing 314 (»Clipper«)-típusú vizirepülőgépek (repülőcsónakok) bonyolítják le.

*

Horoggal emelik fel a földről a légipostai küldeményeket Amerikában két kisebb légiforgalmi társaság repülőgépei, amelyek a kisebb helységekben nem szállanak le a posta felvétele miatt. Az érkező postát ejtőernyővel bocsátják a földre.

*

Berlin és Oslo között — Kopenhágán át — megindult a légiforgalom.

REPÜLŐSPORT

Az amerikai aero club — National Aeronautic Association (N. A. A.) — újonnan megválasztott elnöke: G. de Freest Larner alezredes lett.

*

Zell am Seeben megkezdődött az alpesi vitorlázórepülés. Az itt felállított repülőiskola egyrészt az alpesi vitorlázás lehetőségeit lesz hivatva felderíteni, másrészt a hadseregen kívüli repülőkiképzés céljainak szolgálatában áll.

MŰSZAKI, IPARI ÉS VEGYES HIREK

Az amerikai ipartörvények a repülőipar tiszta nyereségét a megrendelési összeg 8 százalékára maximálták. Ezt a törvényt legutóbb hatályon kívül helyezték és az elérhető tiszta nyereséget 12 százalékban állapították meg. Ezzel szemben a Douglas, Lockheed, Consolidated és a North American Aviation gyárak csak 7 százalék nyereséget számítanak a 4000 darab repülőgép szállítására kiadott megrendeléseknél.

*

Az amerikai repülőipar államosítására tett javaslatot Walsh szenátor. A kongresszus a javaslatot elutasította. A közvélemény hallani sem akar a repülőipar államosításáról.

*

A repülőfegyverek gyártására Amerikában nagy súlyt vetnek. 14 millió dollárral támogatja az állam a magánipar berendezkedését repülőgéppuskák és gépágyúk tömeges gyártására. Két ismert motorgyár: a General Motors és a Chrysler 37 mm-es gépágyút, más cégek pedig 20 mm-es gépágyúkat állítanak elő nagy tömegekben.

*

A Wright amerikai repülőmotorgyár 92 millió dollár állami kölcsönt kapott, hogy Hamilton Countyban (Ohio) egy új repülőmotorgyárat rendezzen be évi 12.000 darab motorra terjedő teljesítőképességgel.

*

Kétmillió fonttal járult hozzá az angol kormány az amerikai Packard-gyár kifejlesz-



Japán repülők...

téséhez, ahol az angolok részére 6000, az amerikaiak részére pedig 3000 Rolls-Royce-típusú repülőmotor készül. A Packard-gyár már nem újonc a repülőmotorgyártás terén. A világháború végén és az azt követő esztendőkben nagy tömegben előállított Liberty-motorok a Packard-gyárban készültek.

*

Az Allison-gyár motorosztályán — Amerikában — az idén augusztusban 130 darab 1000 lóerős motort állítottak elő. Novemberre 4000-re nő a havi termelés.

*

Az amerikai repülőgépkivitel 1940 első felében a következő adatokat tünteti fel dollár-értékben. Franciaország: 75 millió dollár, Nagybirtannia: 18 millió dollár, Ausztrália: 9.5 millió dollár, Kanada: 7 millió dollár. Kisebb tételekkel szerepel: Belgium, Svédország és Kína is.

*

A francia Dewoitine-gyár átállítása. A francia repülőiparról egyelőre nem lehet sokat hallani. Valószínű, hogy a francia repülőgépgyárak egy része más iparcikkek előállítására fog áttérni. Szó van arról, hogy a Dewoitine-repülőgépgyár pótüzemanyagok előállításával fog foglalkozni ezentúl.

*

Amerikai vadászgépek Angliában. 84 Grumman F4 F—3 típusú vadász együléses érkezett Amerikából Angliába. Ezt a szállítmányt eredetileg a francia kormány rendelte meg. A repülőgépek 1250 lóerős Wright—Cyclone motorokkal vannak felszerelve. Legnagyobb sebességük: 530 km. Fegyverzetük: 6 géppuska, amelyek közül 2 a légcsavarkörön át tüzel.

*

Anglia aluminiumércbehozatalának 83.3 százaléka Franciaországra, 8.4 százaléka Görögországra, 8.2 százaléka pedig az angol gyarmatokra esett. Mivel a francia és a görög bauxit most nem tud eljutni Angliába, az angol repülőgépipar tengerentúlról kénytelen fedezni aluminiumérc-szükségletét. A német sajtó úgy véli, hogy az angol ipar a repülőgépgyártáshoz szükséges könnyű fémben hiányt fog szenvedni.

*

Lord Rothermere — Kanadában. Az angol sajtófejedelmek tevékeny részt vesznek az angol repülőipar fejlesztésének előmozdításában. Lord Beaverbrook az angol repülőipar élén áll, mint repülő iparügyi miniszter. Lord Rothermeret viszont Kanadába küldte az angol kormány, hogy ott a repülőipar fejlesztéséről tárgyalásokat folytasson és biztosítsa az együttműködést az amerikai és a kanadai repülőipar között.

*

Japán repülőgép- és motorgyárainak száma: 17.

*

A hollandiai Fokker-gyár a háború alatt sértetlen maradt. Élére a Magyarországon is jól ismert Seekatz került, aki azelőtt az eladási osztály vezetője volt.

*

10.800 darab ezidőszerint az amerikai repülőipar évi termelőképessége. 1941 elején állítólag 18.000 darab lesz az évi termelési átlag. Amerikai ipari körök megítélése szerint 1942-re 24.000 darab, 1943—44-re pedig a legkedvezőbb esetben 50.000 darabra nőhet az amerikai repülőgépgyártás évi átlaga.

*

158 millió dollárt tett ki a háború első kilenc hónapjában a külföldre szállított amerikai repülőgépek értéke. 100 millióval többet, mint egy évvel előbb ugyanazon időszak alatt. A repülőgépkivitel az amerikai kivitel értékének mintegy 5 százalékát teszi ki.

*

Műanyagból gyártott repülőgépek. Egyre nagyobb az érdeklődés Amerikában a műanyagból készíthető repülőgépek iránt. Öt vállalat alakult már repülőgépek gyártására műanyagokból. Köztük tőkeerős vállalatok is vannak és tekintélyes nevek viselőit találjuk az igazgatóságban, valamint a szerkesztési irodákban, amiből arra lehet következtetni, hogy a műanyagok alkalmazása új irányt jelöl a repülőgépgyártásban.

*

Brazília nagy erőfeszítéseket tesz önálló repülőiparának megteremtésére, — mert amint Newton Brada brazil repülőtábornok egy sajtónyilatkozatban közölte — belátható időn belül sehonnan sem lehet megfelelő mennyiségű, korszerű repülőgéphez jutni.

*

Új nyersolajmotor. A repülő Diesel-motorok egyik főhátránya volt eddig, hogy nem sikerült fokozni a startteljesítményt. Ezen kíván most változtatni az amerikai Schweitzer mérnök konstrukciója azáltal, hogy a felszállás idején a szívócsatornába folyékony oxygént fecskendez.

A startteljesítmény ezáltal 35 százalékkal nő, a fajlagos súly pedig 30 százalékkal csökken. A motor még kísérleti állapotban van.

*

A Blackburn Roc-típusú kétüléses vadászokból nagyobb sorozatokat szállítottak le az angol haditengerészet részére. A gépeket úszókkal is gyártják. A Boulton—Paul rendszerű forgó toronyban négyes ikergéppuska van beépítve.

Zavarok a kanadai repülőgépgyártásban. Amint ismeretes, az angol légierők utánpótlásának »második lépcső«-jét a Kanadában felállított repülőipar alkotja, ahol a montreali »Canadian Associated« Aircraft Ltd.« nevű koncern kötelékébe hat gyár tartozik. Ezek a következők: Canadian Car et Foundry, Canadian Vickers, Canadian Fairchild, Fleet, Nationel Steel Car, Ottawa Car et Aircraft.

Ezeknek a gyáraknak az angol repülőiparral repülőmotorokra és különféle speciális alkatrészekre szállítási szerződéseik voltak, az angol ipar azonban — a rendkívüli viszonyok miatt nem tudott eleget tenni szerződésszerű kötelezettségeinek, minek következtében a kanadai gyárak valószínűleg amerikai repülőgéptípusok előállítására kénytelenek áttérni. A kanadai koncernnek állítólag 50 millió dollár értékű repülőgépanyagra szóló megrendelése van. A megrendelt géptípusok között kétmotoros H. P. Hampden-típusú bombázók is szerepelnek.

*

Argentina Curtiss-gépeket épít. A cordobai állami repülőgépgyárban elkészült az első Curtiss—Hawk 75A-típusú vadász együléses. (Motor: Wright Cyclone.)

*

Airacuda — Airacobra — Airabonita. Igy hívják az amerikai Bell-gyárban épülő repülőgéptípusokat. Az első az ismert kétmotoros romboló, az Airacobra egymotoros vadászegyüléses, míg az Airabonita repülőgépszállító hajók részére rendszeresített vadász együléses.

*

Jó üzlet a repülőgépeladás. Az United Aircraft Corp. nevű amerikai repülőgépipari koncern üzleti jelentéséből megállapítható, hogy a koncern európai képviselője: Thomas F. Hamilton 1938-ban 149.224 dollárt (750.000 P-t), 1939-ben pedig 770.371 dollárt (4,000.000 P-t) keresett.

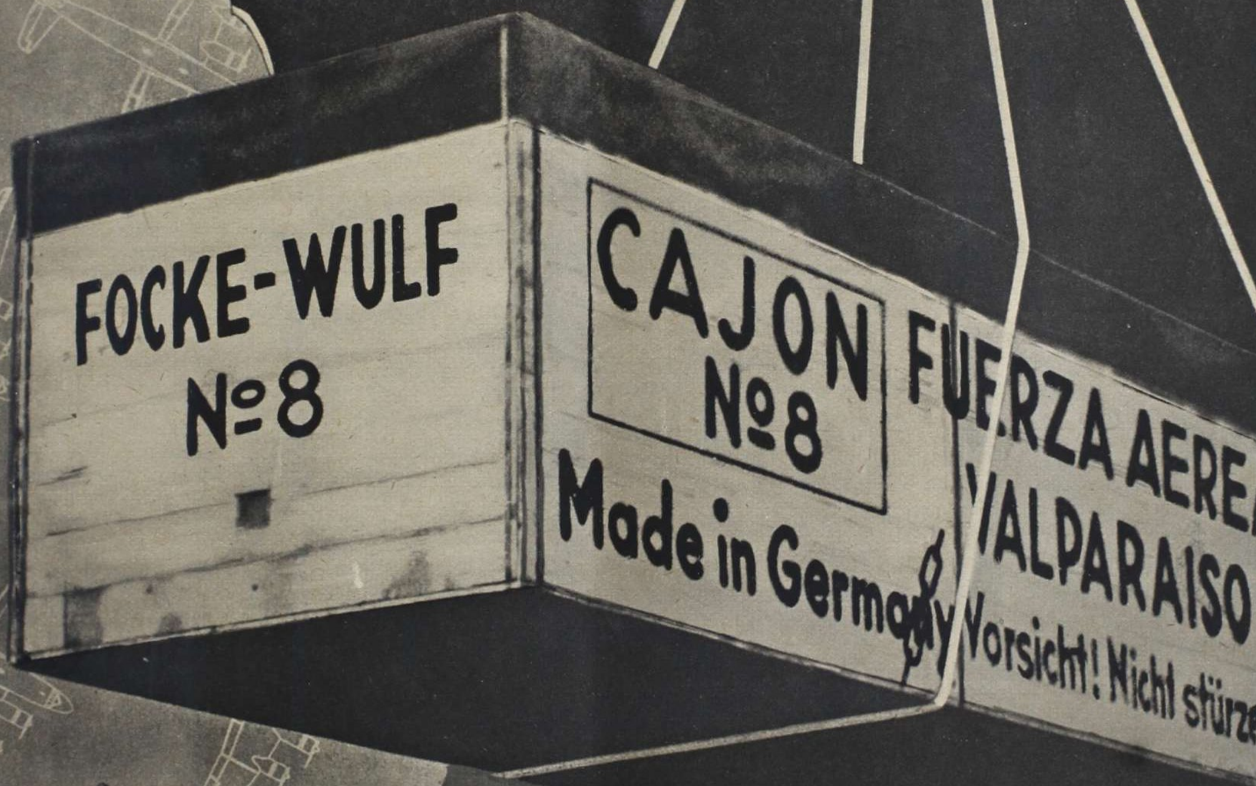
REGÉNYPÁLYÁZATUNK

eredményének kihirdetését kénytelenek voltunk elhalasztani. A beérkezett sok pályamunka olyan óriási munkát ad bírálóbizottságunknak, hogy munkájával előreláthatóan csak október hó elején készül el és így a regénypályázat eredményét

1940 OKTÓBER HÓ TIZENÖTÖDIKÉN

megjelenő lapunkban fogjuk közölni. Az eredmény kihirdetése után, lapunk november hó 1-én megjelenő számában kezdjük folytatólagosan közölni a pályadíjakat nyert repülőregényeket.

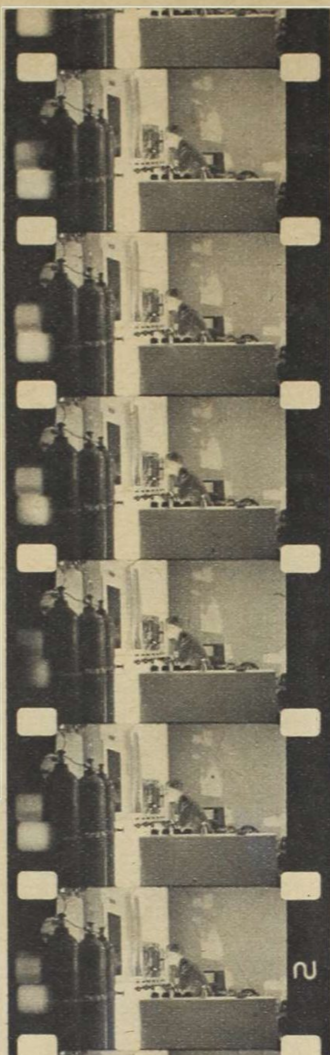
A SZERKESZTŐSÉG


EXPORT
FOCKE-WULF
№8
CAJON
№8
Made in Germany
FUERZA AEREA
VALPARAISO
Vorsicht! Nicht stürze
Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H., Bremen

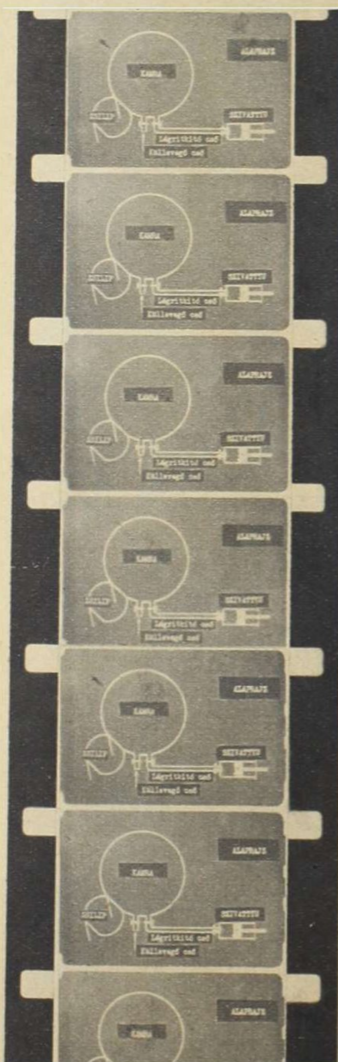
MAGASSÁGI REPÜLÉS

Az orvosi továbbképzés különböző tanfolyamai során legutóbb egyhetes »repülőorvosi tanfolyam«-ot rendeztek a légierők repülőorvosi karának vezetésével. Ahogyan annakidején villámgyorsan terjedt el a futball az országban, úgy szaporodnak (tegyük hozzá: hála Istennek!) a sportrepülő egyesületek és alakulatok. És ahogy a futballegyesületek játékosainak ellenőrzéséhez orvos kellett és kell ma is, ugyanúgy vállalják el a repülés iránt érdeklődő és lelkesedő orvosok a jórészt vitorlázással foglalkozó sportrepülő-alakulatoknál a »repülőorvosi« megbízást. Természetesen nem tanulmányozhatták részletesen a repülésnek az emberi testre és lélekre ható különböző hatásait. A repülőorvosi tanfolyam elsősorban a repülés pszichikai és biológiai hatásait ismertette.

A tanfolyam legérdekesebb eseménye az a hosszú, híradófilmszínházi méretű oktató-kultúrfilm volt, amelyet a légierők magassági kísérleti intézetében készítettek. A filmet a légierők repülőorvosi karának magassági repüléssel foglalkozó tagjai készítették dr. *Scholtz* Gusztáv törzsorvos irányításával, a film írói, rendezői, operatőrjei, vágói, feliratkészítői, jelenetezői és szaktanácsadói dr. *Gordon* Helmuth és dr. *Gyurik* József repülőfőorvosok voltak, sőt Gyurik főorvos maga is szerepel a filmen a légierők kísérleti pneumatikus kamrájában az egyik kísérletnél.



A légkamra kívülről. A légritkítást végző kezelő a kémlelőablakon keresztül figyeli a kamrában történőket



A légkamra szerkezetének vázlatos rajza

Mielőtt a legérdekesebb magyar repülőfilmet ismertetnénk, néhány szóval foglaljuk össze mindazt, amit a magassági repülésről tudunk:

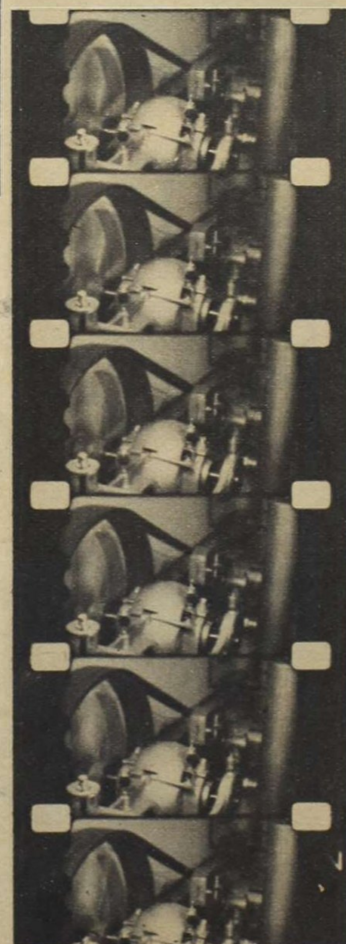
Ki vitázna ma már afölött, hogy a modern háború kimenetelét elsősorban a korszerű és elegendő légihaderő dönti el. Soha nem hitt óriási légicsatákat vívtak és vívnak a nagy ellenfelek és a közönségben sokszor felmerül a kérdés: hogyan érik el a hadirepülők a repülés ilyen magas fokát.

Rengeteg tudással és a szinte végnélküli gyakorlatokkal. *Minden lehető, feltételezhető helyzetben úrrá kell lenni!* — ez a legfőbb parancs. Azt jelenti, hogy a repülés közben végrehajtandó hadifeladat a fontos. Az viszont természetes, hogy a hadifeladatot levegőből csak igen jó repülők tudják a parancsnak megfelelően végrehajtani.

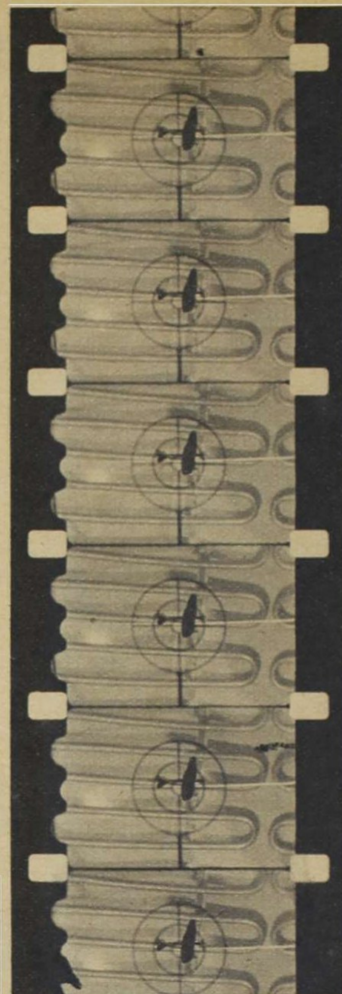
A légi hadviselés mai fejlettsége a sebességben és a magasságban szinte már *csak élettani határokat ismer.* A konstruktőrök a gépek sebességét, akciótávolságát és a nagy magasságokba való biztonságos repülését hihetetlenül kifejlesztették. És hogy az ember is bírja mindezeket a megterheléseket, az embert egyre többet gyakorlatoztatják.

Áll ez elsősorban a magassági repülésekre, mert a hadifeladatok jelentős részét nagy magasságokból kell megoldani. A magasság pedig az embert fenyegető legnagyobb élettani veszedelem a repülés-közben előálló hirtelen gyorsulásváltozásokkal járó kellemetlenségeken kívül.

A levegő összetétele 12—14.000 méteres magasságig ugyan nem változik, de az egyre alacsonyabb légnyomás következtében *higabbá válik.*



A pneumatikus kamra légritkító motorszivattyúja. 20.000 méteres magasságot képes előállítani

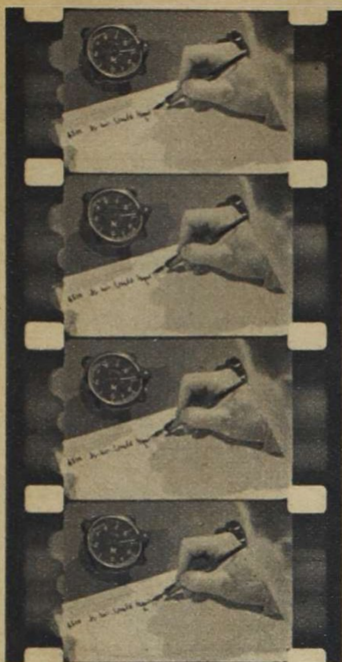


Célzási próba repülőgépmodelre a légkamrában nagy magasságban. A légzőkészüléket nem használó kísérleti személy mellé céloz

Normális légnyomáson normális lélegzéssel szerzi meg a szervezet oxigénszükségletét, alacsonyabb légnyomáson szaporább, mélyebb lélegzéssel igyekezik az elegendő oxigént megkapni. 5500 méteres magasságban a levegőben lévő oxigén résznyomása már a földi résznyomás felére, tízezer méteren negyedére, tizenötezer méteren pedig nyolcadára csökken. A higulás következtében tehát 5500 méter magasságban a levegő térfogategységében már csak *feleannyi oxigénrészecske van, mint a tengerszínen.*

Ez pedig azt jelenti, hogy már 5500 méteres magasságban is erősen megsínyli a szervezet az oxigénhiányt.

Már 4500 méternél kezdődik a szellemi működések kimutatható romlása — jó közérzet mellett. *A repülő olyan könnyűnek, frissnek érzi magát, mint a becsipett ember.* Ez az oka annak, hogy sok repülő vonakodott légzőkészüléket használni eleinte, egyszerűen nem hitték a repülőorvosok megállapításait, hogy *»csak négyezerötszázon«* már nem a



Írásproba nagy magasságban. A magasságmérő mutatja, hogy sok ezer méter magasan vagyunk a föld fölött

maguk urai. Ha még feljebb hatol a pilóta gépével, a figyelem fokozottan csökken. Műszerekre nem vigyáz, kormánymozdulatai lassúbbak, nehezebbek lesznek, az ellenséget későn veszi észre, mindent rosszul ítél meg. Célozni, tájékozódni nem tud rendesen, következésképpen elveszíti a légiharcot. Ha pedig olyan magasságba hatol fel lélegzőkészülék nélkül, ahol szervezete nem bírja tovább, — ez átlag hétezren van — *elveszti eszméletét, majd beáll a magassági halál.*

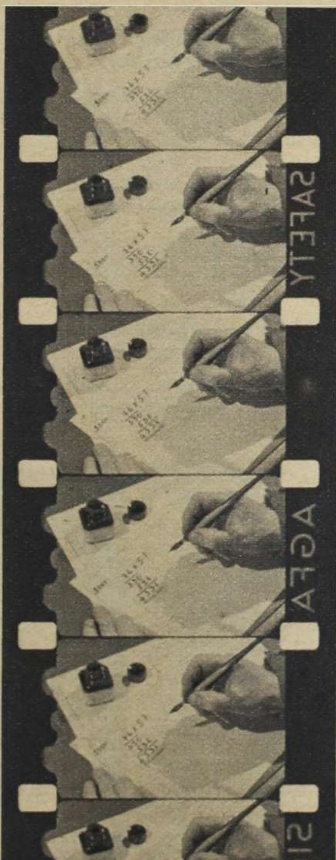
Rengeteg gép, még több üzemanyag kellene ahhoz, hogy a hadirepülőket állandóan szoktassák magassági repülésekhez. Sokkal olcsóbb, könnyebb, gyorsabb és ellenőrizhetőbb módja a magassági repülésnek a pneumatikus kamra, ahol mesterségesen állítják elő a magasságoknak megfelelő higabb, ritkább levegőt Ezekben a pneumatikus kamrákban vizsgálják, szoktatják a repülőket a magassági repüléshez.

Ez a pneumatikus kamra egy két méter hatvan centiméter átmérőjű, két méter magas hengerszoba. Hermetikusan záródó kettős ajtaja van, egyszerre négy személlyel lehet végezni benne »kísérleti« felszállást. Minden vizsgálatot és kísérletet repülőorvosok jelenlétében végeznek.

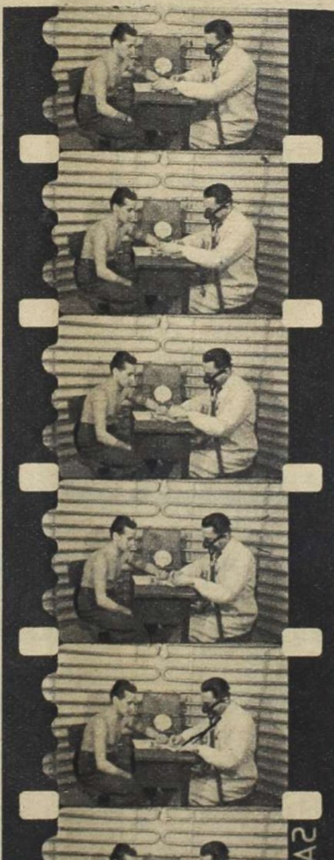
Amint az ajtó bezárul és a motorszivattyú megkezdi légritkító munkáját, a kamrában lévő magasságmérő műszerek nyomban jelzik, éppen úgy, mint a repülőgépen, az emelkedést. Négyezer méter magasságnál a »kísérő« repülőorvos felölti légzőkészülékét, a kísérleti személy pedig ötszázméterenként elvégzi a kapott feladatot. Rendszerint az elért magasságot, az időpontot kell feljegyezni, és minden feljegyzés után le kell írnia nevét. 6000 méter után már szemmeláthátó a magassági betegség jelenléte: a vizsgált személy még mosolyog ugyan a dolgokon, de már hibák csúsznak feljegyzésébe, egyre mélyebbet és sűrűbben lélegzik, arcához nyúl, nyakát, fejét simogatja és kezén jelentkezik a rángásszerű izomgörcs. Hétezren fölül nem sokan bírják, itt már teljesen összezavarodik az ember. Megszokott, hétköznapi szavak nem jutnak eszébe, a toll a kezében egyre nehezebbé válik, időérzéke kiesik, mind bódultabb lesz. Akarata annyira legyengül, hogy már figyelni, vagy magát elhatározni is képtelen. *7500 méter után a legtöbb ember elájul, orvosi segítség kell neki.*

Egyízben magamon próbáltam ki a pneumatikus kamrában a magassági repülést. Megvallom: jómagam is beleestem az örök repülőhibába, egyszerűen nem hittem, hogy *nekem* bajom történhet. Sőt: a magasságok fiziológiai és pszichikai kísérőjelenségeinek ismeretében elhatároztam, hogy leküzdöm majd éber figyeléssel, nagy akaraterővel a jelenségeket és az élettani határon jóval felül veszem majd igénybe az oxigéntadó lélegzőkészüléket. Kiterveztem, hogy elmegyek az észszerűség legvégső határáig és csak az öntudatlanság küszöbén segítek magamon, amikor már esztelenség volna tovább kísérteni a dolgokat.

Megvallom: ha néhányszáz méterrel feljebb is a »felső határnál«, — de jelentkeztek a magassági betegség tünetei. Olyan gyorsan, olyan hirtelen, hogy nem voltam képes felemelni az előttemlévő asztalról a lélegzőkészülék gumi maszkját, pedig jóelőre odakészítettem, kétszer-háromszor felpróbáltam előbb, hogyha majd kell, már beidegződött, gyors mozdulattal -cselekedjem. Bizony: az orvos nyomta orrom alá a segítő oxigént, bizony a légkamra kezelője villámgyorsan nyitotta meg az összes csapokat segítésre. Olyan hirtelen-gyorsan zúdult be a külső levegő, hogy másodpercek alatt »zuhantunk« le, a barográf tüje szinte 90 fokos zuhanást mutatott és megváltás volt számomra, mikor a belső és külső légnyomás kiegyenlítődésével magától kinyilt a pneumatikus kamra ajtaja és »földön« voltunk!



Számolási hibákat vét nagy magasságban a légzőkészüléket nem használó ember



Négyezer méteren felül légzőkészülékes repülőorvos ellenőrzi a kísérleti személyt



Hétezer méter után jelentkezik a »magassági betegség«: a kísérleti személy elájult. Egyik főorvos az orrához illeszti a légzőkészülék oxigént adó szívókáját

Hatezer után éreztem, hogy egyre jobban kényelmesedek és lustulok. Éppen arról beszélgettünk, hogy már voltam lélegzőkészülék nélkül az Alpok felett, 4600 méteres magasságban és hangosan kinevettem saját magam, mert sehogyan sem akart a nyelvemre jönni az »Alpok« szó. Arra határozottan emlékszem, hogy 7800-ig »felmentünk«, utána néhány pillanatra — míg oxigént szippanthattam — a legszabályosabban kihagyott a koponyám. Helyérzékem még volt, tudtam, hogy hol vagyok, de nem volt időérzésem, már nem tudtam: állok-e, ülök-e, jól vagyok-e, rosszul-e? Egy pillanat és — elájulok!

Mesterien adja vissza a pneumatikus kamra szerkezetét, munkáját, a kísérleti alanyokkal végzett eredményeket a repülőorvosok filmje!

Mellékelten filmkockákat közlünk a magassági repülés filmjéből, a »Magyar Szárnyak« olvasói megtekinthetik a kísérletek eredményeit mutató film legérdekesebb jeleneteit.

(R.)



AUGUSZTUSI JELENTÉSEK AZ EGYESÜLETEK MUNKÁJÁRÓL

Megjegyzés: A nevek utáni zárójel közötti számok a repülés idejét, a gondolatjel közötti számok a repülés időtartamát jelentik.

BSzKRt S. E. Sportrepülő Szakosztálya.

Összfelszállások száma: 92. — *Repült idő összesen:* 1 óra 54 perc 55 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

»*A*« *vizsgát tettek:* Kérges László (VIII. 1. és 3.) 32" + 31" — Borbély László (VIII. 12. és 15.) 36" + 35" — Roediger Albert (VIII. 15. és 16.) 36" + 30' — Szávai József (VIII. 15. és 16.) 32" + 31" — Szávai Ferenc (VIII. 18.) 32" + 33" — Nagy János (VIII. 21.) 31" + 32" — Olajos József (VIII. 21.) 36" + 34" — Balogh Sándor (VIII. 26.) 30" + 38" — v. Várady Barnabás (VIII. 27.) 30" — 30" + Lakatos István (VIII. 29.) 34" + 31" — Csontos János (VIII. 29.) 32" + 31" — Dékány Tibor (VIII. 30.) 34" + 35" — Majoros Béla (VIII. 31.) 38" + 31" — Terescsényi Endre (VIII. 29. és 30.) 39" + 39" — Moravcsik Lajos (VIII. 29. és 30.) 33" + 33". — *Összes felszállások száma:* 1376. — *Repült idő összesen:* 3 óra 21 perc 50 mp.

Debreceni Repülő Club.

»*A*« *vizsgát tett:* Szántóssi János (VIII. 8.) 1'1' — Loós Sándor (VIII. 10.) 30" + 34" — Huszár Károly (VIII. 25.) 30" + 30". — »*B*« *vizsgát tett:* Teleki Gyula (VIII. 10.) 1'05 + 1'15 + 1'07 + 1'05 + 1'02 — Kiss Ernő (VIII. 25.) 1'10 + 1'18 + 1'20 + 1'30 + 1'05 — Nagy Gyula (VIII. 25.) 1'10 + 1' + 1'30 + 1'20 + 1'30 — Szántossi János (VIII. 25.) 1'05 + 1'05 + 1'40 + 1'30 — 1'30. — *Összfelszállások száma:* 403. — *Repült idő összesen:* 5 óra 25 perc 51 mp.

GAMMA Sportrepülő Egyesület.

»*A*« *vizsgát tett:* Szutor Péter (VIII. 4.) 30" + 31" — Fegyveres György (VIII. 4.) 30" + 31" — Benda Lajos (VIII. 21.) 35" + 31" — Csizmadia László (VIII. 21.) 31" + 31" — Paulik János (VIII. 21.) 30" + 31" — Spengler Ferenc (VIII. 21.) 30" + 31". — »*B*« *vizsgát tett:* Takács Pál (VIII. 21.) 1'50" + 1'50" + 1'44" — Jászonyi László (VIII. 24.) 2'17" + 2'05" + 2'08". — »*C*« vizsgát tett: Kovács Barnabás (VIII. 14.) 45' — Seres Béla (VIII. 17.) 10' — Smidl Lajos (VIII. 17.) 26' — Rozsnyai Károly (VIII. 18.) 8' — Struczky István (VIII. 23.) 17' — Horváth Gyula (VIII. 24.) 15'. — *Összfelszállások száma:* 368. — *Repült idő összesen:* 36 óra 18 p. 04 mp.

MOVE Repülő Osztálya Mátészalka.

Oktató katonai szolgálatra történt bevonulása, valamint a gépeknek az elrendelt átalakítás és javítás alá vétele miatt július hónapban üzemszünet volt.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület Szombathely.

Összfelszállások száma: 174. — *Repült idő összesen:* 12 perc 31 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület Szombathely.

Csörlőkezelő hiányában 1940. évi július hónapban üzem nem volt.

MOVE Repülő Osztálya Mátészalka.

Összfelszállások száma: 78. — *Repült idő összesen:* 10 perc 48 mp.

MOVE Repülő Osztálya Mátészalka.

Összfelszállások záma: 32. — *Repült idő összesen:* 7 perc 06 mp.

MOVE Repülő Osztálya Mátészalka.

Összfelszállások száma: 34. — *Repült idő összesen:* 3 perc 32 mp.

Győri Aero Club.

Kivonat az 1940. évi július havi üzemi jelentésből.

»*A*« *vizsgát tettek:* Kisfalusi Zoltán (VII. 7.) 39" + 37" — Dienes Lajos (VII. 9.) 39" + 34" — Schaub István (VII. 11.) 35" + 40" — Pusztai Rezső (VII. 11.) 38" + 46" — Pauker István (VII. 14.) 31" + 40" — Tüz Zoltán (VII. 14.) 41" + 46" — Drobilits Márton (VII. 14.) 32" + 40" — Kulpinszky Richárd (VII. 14.) 33" + 42" — Báti János (VII. 14.) 30" + 34" — Gats János (VII. 14.) 35" + 34" — Boros István (VII. 14.) 38" + 45" — Nagy Tibor (VII. 14.) 37" + 40" — Balogh István (VII. 15.) 38" + 40" — Pohola Mihály (VII. 15.) 35" + 35" — Venczler József (VII 15.) 41" + 35" — Roll Károly (VII. 15.) 41" + 51" — Katona Ferenc (VII. 15.) 33" + 36" — Huszár Gábor (VII. 20.) 35" + 36" — Csapó Károly (VII. 16.) 37" + 38" — Bikádi László (VII. 24.) 31" + 33" — Szodfridt József (VII. 30.) 30" + 42" — Szikora József (VII 31.) 35" + 47". — »*B*« *vizsgát tettek:* Dienes Lajos (VII. 15.) 1'20" + 1'12" + 1'11" + 1'16" + 1'18" — Csontos Géza (VII. 24.) 1'25" + 1'20" + 1'05" + 1'19" + 1'15" — Pusztai Rezső (VII. 30.) 1'40" + 1'05" + 1'35" + 1'33" + 1'40" — Schaub István (VII. 30.) 1'25" + 1'05" + 1'17" + 1'32" + 1'40". — »*C*« *vizsgát tettek:* Prucki Béla (VII. 25.) 20'45" — Varga Vince (VII. 25.) 19'08". — *Összfelszállások száma:* 907. — *Repült idő összesen:* 9 óra 42 perc 11 mp.

MODELVERSENY SZEPTEMBER 22 ÉS 29-ÉN

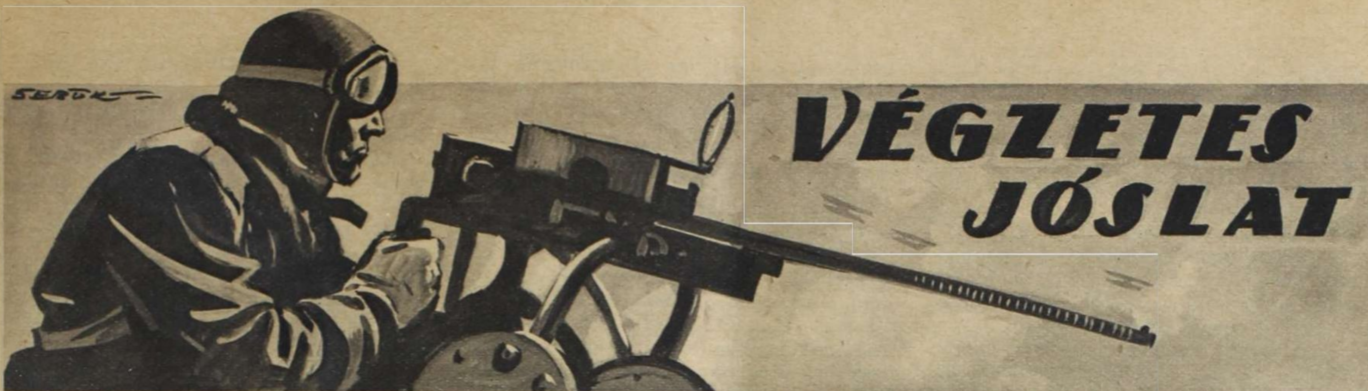
A Magyar Aero Szövetség közli, hogy az Országos Repülőmodelverseny folytatólagos versenyszámai — a) gumi és mechanikai motorral felszerelt repülőgépmodelek versenye, b) vitorlázó repülőmodelek versenye magasstarttal — folyó évi szeptember hó 22-én és 29-én kerülnek lebonyolításra a nagyrákosi gyakorlótéren. Gyülekezés mindkét alkalommal reggel 8 órakor a helyszínen.

A beküldött nevezések érvényesek. Új nevezéseket szeptember 16-án délig lehet a Szövetség címére beküldeni.

A versennyel kapcsolatos közelebbi tájékoztatást, valamint nevezési lapokat készséggel ad a Magyar Aero Szövetség Modelező Osztálya, Budapest, V., Vigadó-u. 2. Telefon: 183-320.

Mi is kérjük

előfizetőink és olvasóink táborát, hogy közöljék velünk levelezőlapon erdélyi barátaiknak, ismerőseiknek nevét és címét, hogy a Magyar Szárnyak mutatványszámát elküldhessük címükre. A felszabaduló erdélyi testvéreink bizonyára nagy érdeklődéssel várják nemzeti repülésügyünk lapját. Még ma közölje tehát, hogy ki címére küldjük el a mutatványszámot.



VÉGZETES JÓSLAT

(2.)

Fordította N. B.

És íme, a vezérgép hirtelen megbillegeti szárnyait, hogy felhívja kísérőinek figyelmét: észrevették az ellenséget.

A vastag, szőrrel bélelt kesztyűkbe bujtatott kezek gyorsan tevékenykedni kezdenek: előrehúzzák a célzókészüléket, ellenőrzik a hátsó légteret mutató tükröcske helyzetét, élesretöltik a géppuskát... Ez mind a küszöbön álló harc előkészülete.

Bruno De Caroli jobb kísérője a vezérgépnek és minden idegszálával az utóbbin függ, hogy azonnal végrehajtsa a kapott parancsot.

A kötelék úgy fordul, hogy az ellenség oldalába támadhasson, amely még csak fekete, egymástól egyenlő távolságban levő pontokban mutatkozik az ég türkizkék alapján. A fordulás közben azonban emelkednek is, hogy az ellenfelet magasból és meglepésszerűen kapják el.

Ötezer méter.

A levegő hideg, csípős, de kirstálytisztán áttetsző.

Végre itt a megrohanási parancs.

Előbb lábkormány, majd gáz. A »Fiat«-ok siklani kezdenek és teljes sebességgel merülnek alá. A motorok a legnagyobb fordulatszámmal járnak; a repülőgépvezetők az utolsó fokozatig behúzták a gázkart. (Az olasz repülőgépeknél — ellenkezően a mieinkkel — a gázadagoláshoz a gázkart hátrafelé kell húzni.)

400—450—500 km-óra...

A szétszabdalt levegő átsüvít a repülőgépek kitámasztó ducai közt és sűrű, összefolyó elemként pólyázza körül a törzseket. A gépek eltávolodnak egymástól, elől a parancsnok; De Caroli még közelében van, a »C. R.«-jének farka mögött.

Az ellenség észrevette a támadást. Köteléke szétbontakozott és megváltoztatta repülési irányát. A fekete pontok az orosz »I. 15.« típus jól ismert körvonalait veszik fel, melyeket »Curtiss«-nak neveztek el.

De Caroli egyszerre csak az ellenséges kötelék közepén találta magát. Nem is csoda, mert az összetalálkozás hihetetlen gyorsasággal folyt le. A teljes gázzal való zuhanás következtében a »Curtiss«-ok mögé kerültek és elvágták a hazatérési útjukat. A harc megkezdődött. Legelőször az olasz vezérgép nyitotta meg a tüzet, de bajtársainak sora és az ellenség jóformán azonnal követte példáját. Pillanatok alatt forró ólomsugárkévék szaggatták a nyugodt aert.

Az első, tapogatódzó rácsapás után már mindegyik kiválasztotta ellenfelét.

De Caroli zuhan még, hogy elcsípjen egy »Curtiss«-t, amely dugóhúzóba esett, valószínűleg szándékosan azért, hogy kivonja magát a harcból és azután kedvező előfeltételek mellett újra támadjon. Az olasz nem tágít s íme, a másik egyszerre felveszi a gépét, felhúzza s egy röpke pillanatig belekerül a »Fiat« géppuskájának tűzesóvájába. De csak egy pillanatig, mert a következőben gyors emelkedő fordulóval szembe helyezkedik ellenfelével s már ő is tüzel. A harci láz heviti a legionárius idegeit, miközben célzókészülékébe igyekszik hozni a vöröst. Időközben meg-megnyomja géppuskáinak lőbillentyűit.

A »Curtiss« vezetője ügyes fickó, nem hagyja magát. A »Fiat« alá siklik, gyors és szűk fordulókra kényszeríti őt, kering körülötte.

De Caroli már szeretné befejezni a harcot.

Körülöttük a gépek »ridda«-t járnak: emelkednek, süllyednek, egymásnak rohannak, keresnek, kikerülik egymást.

Az »üst« igazán fő most!

A legionáriust hirtelen füstcsikokból álló kéve veszi körül, melyet a nyomjelző lövedékek hagytak hátra: csoda, hogy nem találták el. Gyors pillantás a hátsó légteret mutató tükörbe. Teringettét! Három Curtiss van a sarkában. Forduló és már pereg is a halál két géppuskájából. A vörösök közrefogják: elveszettnek érzi magát. Emelkedik, majdnem függőlegesen ugrik felfelé, éppen, mielőtt teljesen elvesztené a sebességét, megfordul és a vörösökre zuhan. Hajszálnyira tér ki az összeütközés elől: az egyik vörös gép fülsiketítő robajjal, árnyszerűen száguld el mellette és légcsavarszele megdobja az olaszt. Már a másik vörös került célmezejébe: tűz! S mialatt széles fodulóval eltávolodik, hogy övéihez csatlakozzék, az a benyomása támad, hogy eltalálta második ellenfelét. Szeme sarkából ugyanis úgy látta, hogy a »Curtiss« vezetője nem ura többé gépének. Minthogy tisztának látja a helyzetet, keresni kezdi áldozatát. Örömmámor tölti el és szinte felordít a lelkesedéstől: ott a »Curtiss«, zuhan a föld felé és sűrű fekete füstcsikot vonszol maga után.



A harc megkezdődött...

Ez az első légi győzelme s egyszerre kábultnak és boldognak érzi magát.

Bedönti a gépet az egyik oldalra, hogy jobban követhesse szemeivel a zuhanást. Mialatt ezt a mozdulatot végzi, inkább sejti, mint észreveszi, hogy felülről egy árnyék csap le rá. Megrántja a botkormányt, de már tisztán érzi az elkerülhetetlen véget: ugyanabban a pillanatban pontos tűzkéve árasztja el a gépet, mely hátára fordul...

Mi történt?

A repülőgép nem engedelmeskedik többé a kormánymozdulatoknak és zuhan. De Caroli átkozódik, hallja, amint a másik még tovább tüzel, majd meleg levegő, égett szag csapja meg... ezután füst gomolyog elő... s nem lát tovább semmit. Mielőtt még számot vethetne mozdulataival, már az űrben érzi magát zárt szemekkel. Csak mikor már kinyilt az ejtőernyője és megállította zuhanásában, tárta ki azokat és nézett maga köré bágyadtan...

Lebeg az ejtőernyő.

A föld távolinak, fátyolozottnak tűnik fel. Nagy gomolyfelhők vonulnak el mellette, melyeken vakítóan tükröződik vissza a nap fénye: teljesen hasonlóak a hóval borított halmokhoz.

A könnyed szellőcske enyhe lengésbe hozza az ejtőernyőt. A pilóta önkénytelenül összeborzad ezekre az akaratlan mozdulatokra, mintha megtudnák bontani azt a »mágikus« egyensúlyt, mely őt függve tartja ég és föld közt. Életében most ereszkedik alá legelőször ejtőernyővel és ezért tart olyan hosszú ideig kábulata.

Szemei a magast fürkészik barátai, illetve ellenségei után, de nem lát mást, mint felhőt.

De íme, hirtelen, az egyik gomolyfelhő fehér fala szétnyílik és egy »Curtiss« ismert formája bukkan elő belőle. De Caroli érzi, hogy legyőzőjéről van szó, de nem tud haraggal reá gondolni; inkább irigyli őt azért, hogy még szabadon száguldhat a légben. A gép eltűnik szeme elől, de az állandó motorzúgás erősségének változása elárulja az olasz

gyakorlott fülének, hogy a vörös körülötte kering. Egy pillanatra megjelenik, éppen a feje felett, de a következőben már újra elfedi őt az ejtőernyő hófehér gombafeje... de most egyre inkább közeledik, a motorzaj nő... már egészen a hátában van...

Az ördögbe is! Tüzel...

A motorzúgás egybefolyik a géppuskák kelepelésével és érthető rémülettel látja maga köré rajzolódni a nyomjelző lövedékek fehér füstcsíkjait.

A »Curtiss« néhány méternyire suhan el tőle, úgyhogy az általa keltett légáramlat hatalmasat lódított rajta, a vörös nem tágít...

Bukófordulóval visszatér és már újra tüzel...

De Caroli szinte megkövesedve hallja a lövedékek fütyülését maga mellett. Ordít... átkozva alattomos ellenfelét, aki nem átalja kihasználni védtelenségét... A vörös megint rácsap: végleg elakarja intézni. A legionárius kétségbeesésében erejének teljes megfeszítésével egyre erősebb ostorlengésbe hozza testét, hogy nehezebbé tegye a vörös részére a célzást... Az önfentartás ösztöne verejtékezve dolgozik benne s mialatt állandó lengésben van, nem szűnik meg átkozni ellenfelét aljas magatartása miatt.

— Hol a föld?

Az izgatott legionárius úgy érzi, mintha a leereszkedés teljesen megszűnt volna és kifüggesztették volna két felhő közé abból a célból, hogy a vörös mozdulatlan testének célbavételével szórakozzék.

A »Curtiss« egyre közelebb tornássza magát. De Caroli látja a pilótát, amint a törzsből előrehajol és szinte perzselőleg érzi magán a szokatlan gúnnyal telt tekintetet, melyet a szemüveg sem tud elrejteni.

Talán elfogyott a vörös lőszere, vagy talán már elunta a játékot, mert most beszüntette a tüzelést. Csak azzal szórakozik ezután, hogy gyorsan elszáguld mellette és az így keletkezett légárammal megdobáltatja...

Végre ezt is abbahagyja és egy piruettel eltűnik a megkínzott olasz elől.

A motorzúgás is szinte pillanatok alatt megszűnik, elnyelve a vízgőzrétegektől.

Tökéletes csönd, nem... mágikus nyugalom veszi körül, amely egészen hihetetlennek tűnik fel előtte a halállal való barátságtalan találkozás után. Igen, a halál... amely a lövedékek sziszegése és a teljes gázzal száguldó motorok dörgése közben ezer arcban mutatkozott be előtte a harc rettenetes játékában.

A föld hirtelen megvillan lábai előtt, besugározva a már-már látóhatár fölé emelkedő nap ferde sugárkévéjétől. A felhők bezárulnak feje felett, hogy vékony, fehér mennyezetet alkossanak.

Csak néhány száz méter választja el az anyaföldtől. Kémleli a terepet és egészen átizzik rajta a vágy, hogy reá helyezze már lábait, szabad legyen s mozoghasson... Minden elhagyottnak látszik és ez is jó jel, mert ami alatta elterül: az az ellenségé...

A legionárius

— Bort, Juan, Andalusia összes borát erre az aszalra!

— Igen, bort, öreg barátom: nagy győzelmet kell ma ünnepelnünk. Gondold, Juan, hogy a pokolra küldtünk öt »Curtiss«-t... öt orosz gépet, érted?

— Arriba Franco! — kiáltott fel az öreg rekedtes hangon és jobbját római köszönésre emelte.

— Si, arriba Franco, de közben nem jön a bor!



Egyre erősebb ostorlengésbe hozza testét...

Itt is, ott is kacagás csendült fel. A század összes pilótái Juan vendéglőjének legnagyobb asztala köré csoportosul és mindegyikük könyökeivel igyekezett maga részére a lehető legnagyobb helyet biztosítani, természetesen szomszédjai kárára. Kiabálás, nevetgélés, mormogás egyetlen hangzavarrá olvadt össze: a társaság izgatott és megelégedett volt.

Inniok kellett az elintézett »Curtiss«-ekre.

Végre előkeveredett Juan alakja a kiszolgáló fiúval együtt, akinek mindkét karja tele volt borospalackokkal. Az öreg spanyol jól megtanulta már, hogy miként értékelje vendégei lelkesedését és most pincéje fenekére szállt le a legvénebb »portó«-iért, biztos lévén abban, hogy nem lesz semmi ellenvetésük a borsos árra.

Együttes tetszészsivaj fogadta a bőségnek ekkora megnyilvánulását. Ezután az asztal minden részéről különféle rendelések és megbízások röppentek fel, úgyhogy sem Juan, sem a gyerek nem tudta, kinek engedelmeskedjék előbb:

— Tyúk, sült borjú, főtt tészta, sertés, kacsa...

— Dio, milyen étvágyuk van ezeknek a repülőknek!

A társaság lármája már fülsiketítővé vált.

— Ehi! — kiáltott fel hirtelen az egyik — neked beszélek, Marcello!... Igen, Marcello Brenta... azért vagy olyan rosszkedvű, mert Bruno három napja már nincs köztünk? Három nap nagyon sok idő, barátom és egyes dolgokat hamar el kell felejteni. Egyébként is... a halál a mi barátnőnk és igazán jóllakatjuk néha... Mi vagyunk a »los novios de la muerte«, nem igaz, bajtársak?

Vegyes érzelmű, helyeslő és helytelenítő megjegyzések vihara tört ki körülötte.

— Hagyd már abba, Carló, — szólt rá egy fiatal főhadnagy — nem illik beszélni ilyen dolgokról. Ma különben is...

— Hólyag vagy... Hagyj beszélni.

— Már részeg — jegyezte meg egy harmadik társai előtt.

— Részeg, én? Képes vagyok szárazra inni Spanyolország összes csapszékeit anélkül, hogy valamit is éreznék, én? De hagyjatok beszélni. Hol is hagytam abba? Ah igen, azt akartam mondani, hogy bocsássatok meg Brenta főhadnagynak, hogy ne búsuljon tovább, hiszen eleget siránkozott már. Miként modtam, a halál nem olyan dolog, amin nekünk, a vadászoknak törni kellene a fejünket... Nem ismerjük mindannyian mi, akik itt vagyunk? Nem volt ott mindegyikünk oldala mellett ma, tegnap, sőt tegnapelőtt, amikor szegény Bruno eltűnt? Igen uraim, ma is kacagni hallottam a lövedékek rekedt sipogásában, melyek mellettem suhantak el; nevetett körülöttem, gúnyolódott velem...

Az ifjú itt megtorpant beszéde közben, azután hirtelen más tárgyra tért át, tett még egy-két értelmetlen megjegyzést, de már nem tudta folytatni és lehajtotta fejét a mellére, zokogva.

— Még nem szokta meg ezt a bort, — magyarázta nyugodtan az egyik — megártott neki és ezért vált olyan érzelgőssé...

— Nem kellene innia belőle — vélte a másik és az egész társaság megegyezett ebben.

Az ifjú csacsogása azonban egy csapásra elűzte azt a vidám légkört, amely mindegyikük lelkét átfonta a mai légigyőzelem tudatában.

A tekintetek egy része Brentára tévedt, aki az asztal végén ült és az ifjura meredt, aki az előbbi furcsa szónoklatot hozzáintézte.

— Si, amico, — mondta végül — igazad van. Bruno de Carolinak, az én legdrágább barátomnak és a ti barátotoknak is, nem kellett volna azonban eltávoznia körünkből. Nagyon is jó volt, majdnem szent, mindig komoly, telve lelkesedéssel, jóakarattal, készen arra, hogy magával mitsem törődve, feláldozza magát másokért...

— Hagyjuk már, hagyjuk már, — mormogott egy sülttel teli száj — így is volt ez. De Carolit azonban megbosszultuk, nemde? És még hozzá milyen busásan megbosszultuk. Én a magam részéről már lelőttem egyet s azt kívánom magamnak, hogy áldozatom az legyen, aki Brunót legyőzte.

— No, Marchetti, ez lehetetlen. A tegnapelőttiek a hegylánc túlsó oldalán lévő repülőtérről valók. Tudod, az az olajfák között rejtőző repülőtér, ahol valamelyik nap »Katiuska«-kat is találtunk. Tudjátok mit akarok tenni? El akarok menni egyedül eme repülőtér fölé, hogy páharcra hívjam azt a vöröst, aki tegnapelőtt lelőtt közülünk egyet. Miután abban a harcban csak Bruno esett el, nem tévedhetek a személyében. Ha igazi repülő, ha becsületes harcos és nem megvásárolható csőcselék, elfogadja a kihívást. Én vagyok az illetékes Bruno megbosszúlására s mondom nektek, hogy meg is teszem. Ma este engedélyt kérek az ezredestől és holnap reggel indulok.

Nyomasztó csend követte szavait. Mindenki azon gondolkodott, amit Brenta mondott meghányták-vetették az ügy »jobb« és »bal« oldalát s mindezt anélkül, hogy kivonták volna magukat a legemberibb elfoglaltság, a táplálkozás élvezete alól. Csupán egy felkiáltás hallatszott, kitudja, a helyeslés vagy ellenzés kifejezésére...

Végre egyikük felemelte fejét Brenta felé.

— Jó eszme — mondta.

És újra nekifog az evésnek.

Szemben az ellenséggel

Az olasz keményen neki ütődött a földnek s nem tudta elkerülni, hogy hele ne hemperegjék a porba.

Ösztönszerűen hegyezte a füleit, de egy hang sem érkezett hozzá. Erre felemelkedett, de a következő pillanatban már újra a földre kellett vetnie magát, nehogy az ejtőernyő fehér selyme, melybe a szél úgy belekapaszkodott, mint a vitorlába, magával vonszolja. Lekapcsolta tehát előbb az ernyő övjét s így megszabadulva megmentőjétől, felállott.

Az egyenes tartás azonban nem nagyon sikerült neki; a jobb lába teljesen elzsibbadt és így a testsúlyát nem tudta ráhelyezni. Töréstől tartott és ezért, elővigyázatosságból, leült, hogy a fájó ízületet megvizsgálja. Szerencséjére kisült, hogy csak zuzódásról van szó.

Kisebb pihenő után tehát újból lábra állt és most már arról is meggyőződött, hogy sántikálva bár, de menetképes.

Terméketlen, poros, elhagyott vidék vette körül. Valószínűleg ellenséges terület: az arcvonal több, mint száz kilométernyire délre húzódik.

Szomorúságát növelte az a nyomasztó tudat, hogy nincs semmiféle fegyvere.

Ha csak egy kése volna, sokkal nyugodtabb lenne.

El kellett azonban indulnia valamerre, ha el akarta kerülni a felfedeztetést, mert az ellenség bizonyára eljön. Ott van dél: ebben az irányban haladva közeledik az arcvonalhoz és ennek következtében a nemzetiekhez is. Elindult tehát, előbb óvatosan, majd a tökéletes magányól felbátorítva, egyre fürgébben.

Minő kiaszott terep! A rögök összemorzsolódva ropogtak cipői alatt és száraz, vöröses por szállott fel belőlük, mely belepte a torkot.

A nap már lenyugodott és csak halvány alkonyati fény világította meg a tájat, amikor a legionárius házikóhoz hasonló valamit fedezett fel a messzeségben. Nagy vágy fogta el, hogy odafusson, de már a következő pillanatban megfékezte az a kétség, hogy hátha az ellenség karjaiba rohan.

Nemsokára valóra vált a sejtése: tanyai ház terpeszkedett előtte. Szegényes parasztház, némi zölddel körülvéve, de végre mégis csak az élet jelenlétét hirdette ebben a porsivatagban. Meggyorsította lépteit, hogy még előbb odaérjen, mielőtt még a holdtalan éj vaksötétséggel körül nem veszi.

Most, hogy a homály egyre jobban sűrűsödött köréje, a magány érzete mindinkább reá nehezedett. Bármi áron el kell érnie ezt a házat és menedéket kell kérnie: ellenállhatatlan kényszer hajtotta előre.



Falusi. Nemes gázoknak azokat a ritkán előforduló gázokat értjük, amelyeknek tulajdonképpen nincs vegyi tulajdonságuk, vagyis nem hajlandók semilyen más elemmel vegyi kapcsolatba lépni. Ezek a hélium, az argon, a neon, a krypton és a xenon. — **H. Ilonka, Bp.** A vers — megmondjuk — nem jó, nem nekünk való. Őszinte levelét köszönjük. — **Építő.** A nehézségek elég nagyok, mert külön helyiség és sok gép kell. — **Vöcsök váró.** E. S. címe: IV., Aranykéz-utca 2. Nem ajánljuk, hogy lakásán zavarja. Jobb, ha a szövetségnél keresi fel. Ott biztosan szívesen fogadja.

T. A. oktató. Téved, mert a pedagógusnak nincs élesebb szemű és kérlelhetetlenebb bírálója, mint a növendéke. A tanuló ösztönszerűen két tulajdonságot követel a tanárjától: tudást és férfiasságot. — **Asztalos F.** Előfizetése december 31-ig rendezve van. Ha lejár előfizetése, csekk-befizetőlapot fogunk küldeni.

Propaganda. Arra kér tőlünk választ, hogy hogyan propagálhatja lapunkat. Megmondjuk részletesen mások okulására is. Első és legfontosabb eszköz az ú. n. »szájreklám«. Ennél hatásosabb hirdetés nem létezik. Mindenhol tehát, ahol megfordul, ahol ismerik, beszéljen a M. Sz.-ról. Idézzen cikkeinkből és hívja fel a figyelmet képeinkre. Aztán követelje lapunkat minden könyvtárban, olvasókörben, kávéházban. Ha többen kérik: az eredmény nem marad el. Jó propaganda az is, ha figyelmezteti az ujságárusokat, hogy lapunkat feltűnő helyre tegyék. Sok rikkancs eldugja. Ha az ujságárusítónál nem ér célt, írja meg nekünk. Mi eljárunk az ügyben. — És végül, de nem utolsó sorban; hálásan köszönjük érdeklődését. Vajha többen megértenék és lelkesebben terjesztenék lapunkat, — akkor még jobb lappal szolgálhatnánk mindannyiunk közös, szent ügyét: a magyar repülést.

B. D. Bp. Verse közölhetetlen, többek között azért is, mert elcsépelt szólamokkal van tele. — **Filmes.** A szokásos őszi filmmatinénkat idén is megrendezzük. Bemutatásra kerül a »Bajtársak« című német repülőfilm. Részletes műsorral lapunk legközelebbi számaiban szolgálunk. A matinét november 10-én rendezzük. — **Író, Szeged.** Az egyik cikkét talán leközöljük, ha lesz hely rá. Egyébként ezek a cikkek se nem korszerűek, se nem oly jók, hogy nyilvánosságot adhatnánk nekik. Ez szerzőjének ártana, akit arra kérünk, egykét év mulva tiszteljen meg bennünket érettebb alkotásaival.

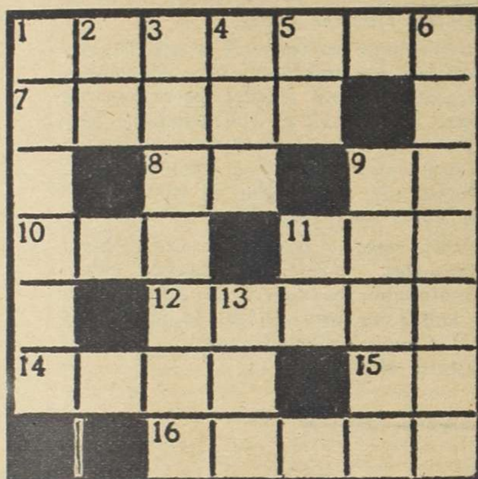
Solymossy A. Bp. Lapunk már ott van a felszabadított erdélyi városokban. Örvendenénk, ha erdélyi barátainak címét közölné velünk. Szívesen küldünk mutatványszámokat. Hálás köszönet, sok üdvözlet.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
*
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fill. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
*
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Törje a fejét

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés kiadóhivatalunkba küldendő. Díjakat csak előfizetőknek adunk. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között vehetik át, vidékieknek postán küldjük el.

104-es keresztrejtvény
Beküldte: *Szőllőssy László.*



Vízszintes sorok: 1. Német repülőgépgyár. 7. Német repülőgéptípus. 8. Kopasz mássalhangzói. 9. Kicsinyítő képző. 10. Budapesti mozi (ék. hiba). 11. Versben van. 12. Francia vadászgép. 14. Rávezet. 15. U-val a végén állat. 16. Aradogép motorja.

Függőleges sorok: 1. Messerschmitt 110. 2. Parancsol. 3. Női név. 4. Borfajta mássalhangzói. 5. Én latinul, mássalhangzó nélkül. 6. Motorgyár neve. 9. Vissza: a szöcske. 11. Sír. 13. Érzékszerv.

Beküldendő: a vízszintes 1. és 16. sor és a függőleges 1-es, 3-as és 6-os sor.

Díjakat adnak

Dreher-Haggenmacher Rt. 5 üveg Szt. Erzsébet-sört

Koestlin L. és Társa Rt. 4 doboz bonbont

Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet

Fáth harisnyaüzlet 1 pár női harisnyát

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát

Sebesfi fotó (Krisztina-körút 61) fotócikkeket

Hunnia gyógyszertár 2 darab Leton arcápoló szappant.

*

A 101-es rejtvény megfejtése: S 64 bis Br. Maddaléna százados távolsági gépe.

A 102-es rejtvény megfejtése: O'Emichen első próba helikoptere.

A 103-as rejtvény megfejtése: Vízszintes: 1. Messerschmitt, a 10. Pilis, a 29. Jémen és a 45. rianás. Függőleges: 1. Manitu, a 20. elnéz (itt sajnálatos szedési hiba volt) és a 30. inter.

*

Díjat nyertek: Horváth Vilmos, Bp. Kőteleky László, Szombathely. Nagy Piroska, Bp. Eller Károly, Szeged. Bakos Sándor, Pécs. Hiva Erzsébet, Bp. és Karikás János, Nagykőrös.

ÚJ KÖNYVEK

Ignácz Rózsa: Anyanyelve magyar. A szerző ebben a regényében Erdély magyarságának világát mutatja be. A regény Kolozsvárott játszódik. Főhőse Kovács Ilona (Ileana Kovács), aki a többi fiatalokkal, magyarokkal, románokkal, szászokkal indul neki az új formájú életnek. A munka különösen most érdekes, amikor jólétből tekintünk már Erdély fekete multjára.

Leleszy Béla: Az örs. Az első honfoglaláskori regény a magyar szépirodalomban. Új forrásmunkák nyomán adja az akkori magyarság életét. Tíz lovas története egy tiszai gázló felett, hat izgalmas, véres és derűs hét az ellenséges idegen világban, — ez a nagysikerű könyv rövid tartalma. Megdöbbentően plasztikus az író előadása, — harcok, győzelmek hősök nélkül: mintha fényszóró világítaná meg egyszerre a ködbe és mesterkélt mondákba burkolt legősibb magyar multat.

Papp Viktor: Zenekönyv. A zenei arcképek irodalmi műfaja országunkban először Papp tollából virágzott ki. Elbeszélő jellemrajz, érdekes és vonzó eseményekkel, fordulatokkal és főleg valóságokkal. Mindezeken felül azonban a szakíró komolyságával és megbízhatóságával. Stílusa színes és könnyed. Elkalandozásra itt nem jut idő. A könyv tankönyvet és zenetörténelmet pótol.

Bajnok Jenő: *Vér és tinta.* A költő negyedik könyve valóban haladást mutat. Lírikus versei kedvesek, megnyerők. Hazafias költeményei igazán vérünkből és húsunkból valók.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Biztosító Intézetek Országos Szövetsége Észak-Erdély megszállása alkalmából végrehajtóbizottsági ülést tartott. A felszabaduló területek gazdasági életének megindítására az ülés hazafias lelkesedéssel felajánlotta a biztosító intézetek szolgálatait.

A Diana Ipari és Kereskedelmi Rt. elnökévé megválasztotta Gratz Gusztávot. Alelnök herceg Hohenlohe Schillingsfürst Waldenburg Ferenc lett.

A Magyar Textilgyárosok Országos Egyesülete szeptember 18-án tartja rendes évi közgyűlését, amely iránt igen élénk érdeklődés nyilvánul meg. Itt említjük meg, hogy a visszakerült Erdély textilipara kb. 3000 munkást foglalkoztat.

A Generali biztosító nagy ünnepséget rendezett lovag Cerutti Viktor meghatalmazott olasz miniszter tiszteletére.

A visszatért Erdéllyel 2350 km-es vasúthálózatot és több mint 6600 km állami és törvényhatósági utat kaptunk vissza. Ugyancsak a visszatért Erdély 2.7 millió kataszterális hold erdőséggel növelte hazánk erdőbirtokát.

A zágrábi vásáron Magyarország külön pavillonnal szerepel. A vásár megnyitásának első napjain is nagy érdeklődés nyilvánult meg a magyar pavillon gazdag kiállítási anyaga iránt.

A Vacuum Oil Company Rt. igazgatóságának külföldi tagjai sorába új igazgatósági tagként Evans Reginald Henryt választotta meg.

KÜLDJE BE ERDÉLYI ISMERŐSEINEK CÍMÉT

RIV



golyós és görgős csapágyak

Szilárd Béla Budapest, VI. Nagymező-u. 15 • tel: 125-336

LIBIK ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 30. Telefon: 118-927

MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS REPÜLŐGÉPALKATRÉSZEK, CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS DURALUMINIUM SZEGECSEK stb

---



LAKKOK FESTÉKEK

Krayer

GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK

BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34

KÉRJE MINDENÜTT A MAGYAR SZÁRNYAKAT!

FIGYELEM!

Hatóságilag előírt és az Országos Közegészségügyi Intézet által engedélyezett mentőládákat, mindennemű kötszert és kötszertípust

autók, motorkerékpárok, ipartelepek, légoltalmi óvóhelyek

stb. részére szállít: „MONE" Orvosi Műszerüzem és Kórházberendező Rt., Budapest, IX., Üllői-út 1. Óvakodjunk az értéktelen és engedély nélküli utánzatoktól! Kérjen árajánlatot

---



Nemzeti önállósítás!

TALABÉR LÁSZLÓ

órásmester

Elsőrendű svájci stopper, pilóta-, sport- és minden egyéb órák nagy raktára

Állami intézmények és a honvédség tisztikarának szállítója

Budapest, V, Bank-u. 1. Tel.: 111-543

BELLEVUE

SZÁLLŐBAN

kitünő lakás, jó konyha

Minden este **tánc**, szerdán és szombaton

3-ig!

»NÉGY SZÜRKE«

SÖRÖZŐ ÉS ÉTTEREM

II., MARGIT-KÖRÚT 83

TELEFON: 158-106

Magyar konyha

Cigányzene

Dreher-sörök

MORZSÁNYI JÓZSEF

KATONAI RENDJEL-, JELVÉNY-, ÉREM- ÉS DISZMŰKÉSZITŐ

BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 36

TELEFON: 182-217 ALAPITÁSI ÉV: 1870

Cuendet Constant

SVÁJCI ÓRÁS

Sport-, pilóta- és mindenfajta órák nagy raktára

Budapest, IV., Apponyi-tér 5.

AKKUMULÁTOROK, ELEKTROMOTOROK

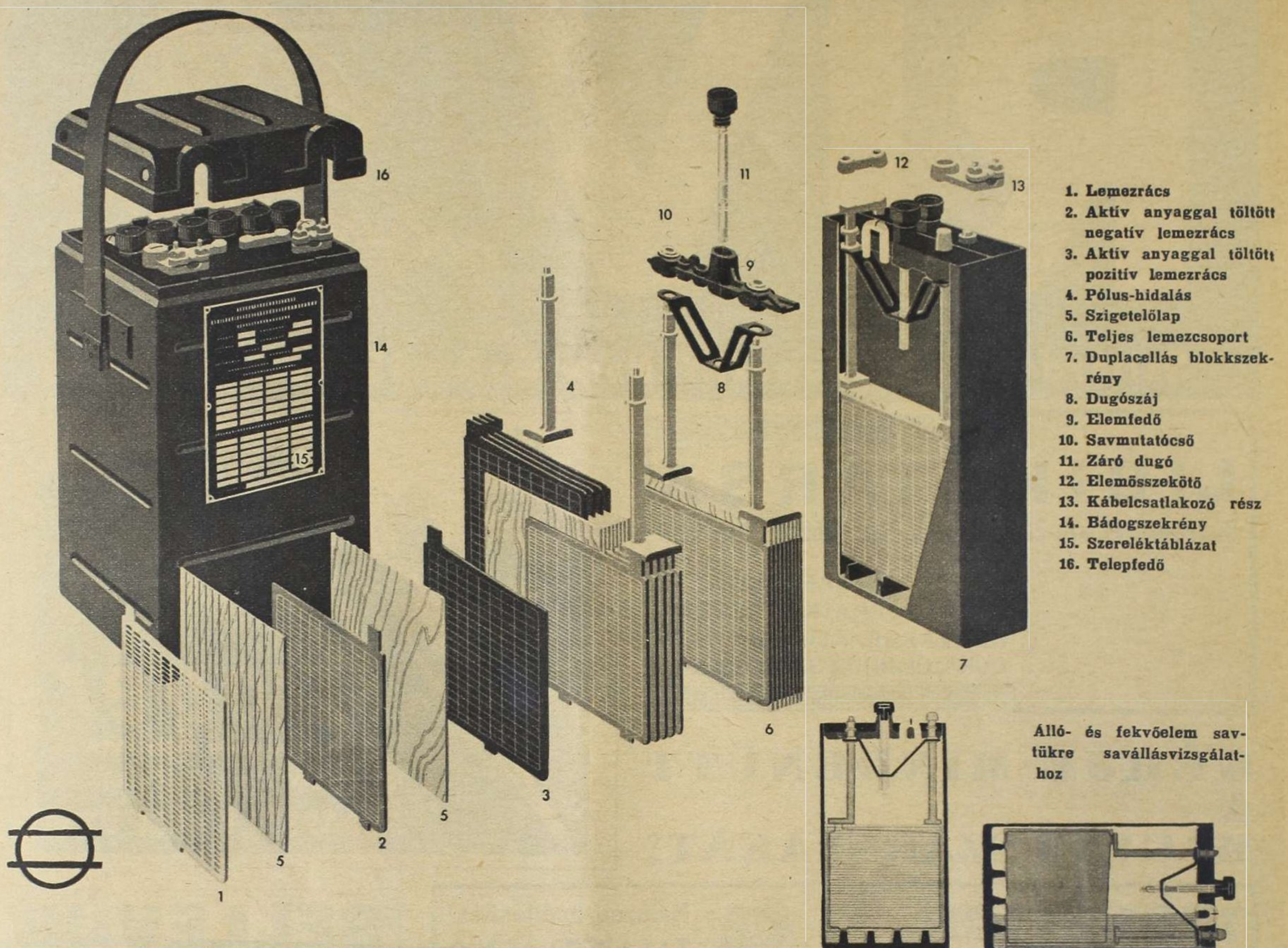
minden célra legolcsóbban

Budapest, VIII, Rökk Szilárd-u. 32 Telefon: 137-010

„ERGON"

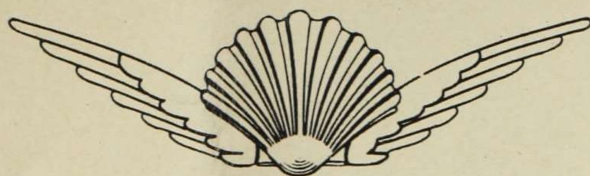
Egyetemes Villamossági Vállalat

A VARTA REPÜLŐGÉP-TELEP FELÉPITÉSE

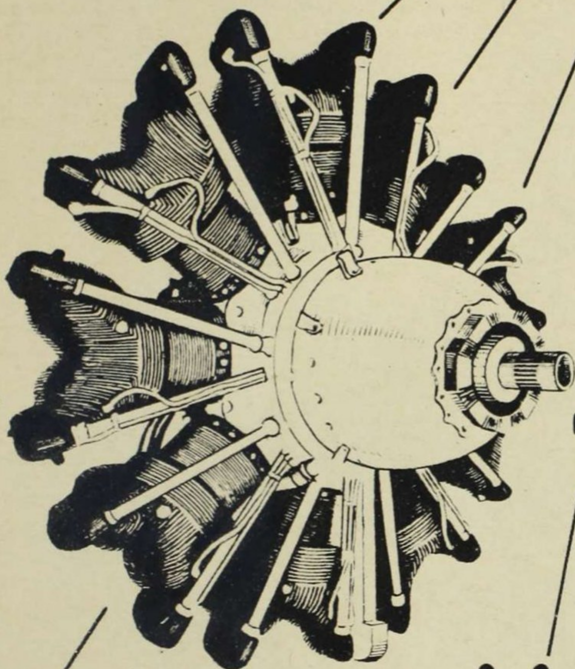


GYÁRTJA **TUDOR** ACCUMULÁTORGYÁR RT, BUDAPEST

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS NYOMDAVEZETŐ: KÁRPÁTI ANTAL.









ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS NYOMDAVEZETŐ: KÁRPÁTI ANTAL.